

# NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

1973-1974

revue maritime bimestrielle



- ☐ jacques colaert, amiral de la flotte de flandre
- ☐ de kanaaldiensten
- ☐ maritiem panorama
- ☐ chronique de la voile
- ☐ woorden uit de zeemanskist
- ☐ chronique de la force navale

Rede van Antwerpen, naar een oude prent.



21<sup>e</sup> jaargang nr. 147  
21<sup>e</sup> année no. 147





**L'Occupazione D'OSTENDEN.**  
Non ostante che l'Arciduca Alberto, e Marchese Spinola assediavano questa fortezza l'A. 1706, non potevano acquistarla, se non nel mese di fine dell'A. 1706, cioè in tpo d'anni 34. Tutavia Dopo la Vittoria gloriosa ottenuta in questa Imperiale, cinna li Francesi li 23. Maggio A. 1706, appresero l'ordine del Generale d'assediare questa considerabile ed importante Piazza, sotto il Comandante di Ouborkerch, e si riuscì tanto felice, che mediante della numerosa Artiglieria e gran quantità di Bombe, s'obbligò la Comandante Marchese de Couravallus, e Conte della Morte di Doube, a rendere la Piazza placendo alli Confederati li 6. Luglio A. 1706. E così in spazio di 2. mesi, si conquistò quello, che in passato, in 3. anni con perdita di molto sangue non potevano ottenere li Spagnuoli.



# NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

**Directeur de la revue -**

**Directeur van het tijdschrift**

J.C. Liénart

**Hoofredacteur - Rédacteur en chef**

E.A. Van Haverbeke

**Photos - Foto's**

R. De Meersman

**ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION**

Briefwisseling, adresveranderingen,  
publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse  
publicité, la boutique.

**Neptunus** b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

**Directeur publiciteit - publicité**

C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

**VENTES - ABONNEMENTS -**

**VERKOOP- EN ABONNEMENTSDIENST**

C.C.P. 64.75 du Société Générale de Banque  
Oostende - Compte 280-0400779-12 de  
Neptunus.

P.R.K. 64.75 van de Generale Bankmaat-  
schappij Oostende - voor rekening  
280-0400779-12 Neptunus.

P.R.K. 146270 van de Kredietbank Oost-  
ende - voor rekening 473-6090311-30 van  
Neptunus.

C.C.P. 146270 du Kredietbank Oostende -  
compte 473-6090311-30 de Neptunus.

200 F gewoon - normal

500 F ere - d'honneur

**RAAD VAN BEHEER -**

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Président :**

**Voorzitter :**

J.C. Liénart

**Vice-président - Ondervoorzitter :**

V. Ségaert

**Sekretaris - Secrétaire :** Ch. Freys

**Penningmeester - Trésorier :** J.-P. Falise

**Beheerders - Administrateurs :** C. Beatse,  
R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Dries-  
sche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haver-  
beke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven.



**5 - 1973 - 74**

## **inhoud sommaire**

- |    |  |                      |
|----|--|----------------------|
| 2  | nieuwjaarswensen stafchef zeemacht                           |                      |
| 3  | vœux de nouvel an du chef d'état-major<br>de la force navale |                      |
| 4  | jacques colaert, amiral de la flotte                         | j.c. liénart         |
| 20 | de kanaaldiensten  | f. gevaert           |
| 36 | telex - mar mar  | g. doyen             |
| 40 | maritiem panorama  | r. rogie             |
| 45 | chronique de la voile  | p. benoidt           |
| 47 | kroniek van de zeilsport                                     |                      |
| 49 | kerstwacht   | m. verboven          |
| 53 | marines militaires   | redaction            |
| 55 | woorden uit de zeemanskist - de hangmat                      | j.b. dreesen         |
| 59 | la force navale - de zeemacht                                | redaction - redaktie |



KRIJGSMACHT



GENERALE STAF

De Stafchef van de Zeemacht

Prins Boudewijnkazerne  
Daillyplein - BRUSSEL 3

Telefoon : (02)34.93.00 Toestel 720  
(02)34.94.00

Brussel, 30 december 1973.

Geachte Lezeressen en Lezers,

Graag neem ik, naar aanleiding van de jaarwisseling, de gelegenheid te baat om U allen te danken voor de belangstelling die U, via Neptunus, voor de Zeemacht hebt betoond.

Neptunus is voor mij de trouwe en onontbeerlijke schakel in de dialoog Natie-Zeemacht ; dialoog die in de toekomst nog intenser dient geaccentueerd te worden, daar een open beleid inzake informatie het wederzijds vertrouwen enkel kan verstevigen.

Was het voorbije jaar op allerlei gebied eerder moeilijk, toch werd 1973 afgesloten met het ondertekenen van het eerste gedeelte van het kontrakt voor de bouw van onze escorteschepen. Deze schepen zullen in de nabije toekomst een nieuwe impuls geven aan onze Zeemacht.

Zowel aan alle medewerkers van Neptunus als aan U, geachte Lezeressen en Lezers, wens ik een gelukkig en voorspoedig 1974 toe.

J.P.L. VAN DYCK  
Commodore  
Vleugeladjutant van de Koning  
Stafchef van de Zeemacht  
Voorzitter



FORCES ARMÉES



ETAT-MAJOR GENERAL

**Le Chef d'Etat-Major  
de la Force Navale**

Caserne Prince Baudouin  
Place Dailly - BRUXELLES 3

Téléphones : (02)34.93.00 Ext. 720  
(02)34.94.00

Bruxelles, le 30 décembre 1973.

Chères Lectrices et Lecteurs,

Je saisis volontiers l'occasion en ce changement d'année, pour vous remercier tous de l'intérêt que vous portez, via Neptunus, à la Force Navale.

Neptunus est, pour moi, le fidèle et indispensable maillon dans le dialogue Nation - Force Navale ; dialogue qui devra encore être accentué dans l'avenir par une plus grande ouverture sur l'information, qui seule peut renforcer la confiance réciproque.

Bien que l'année écoulée fut relativement difficile, 1973 a cependant été clôturée par la signature de la première partie du contrat de construction de nos escorteurs.

Ces bâtiments donneront, dans un proche avenir, une nouvelle impulsion à la Force Navale.

Je souhaite un heureux et fructueux 1974 à tous les collaborateurs de Neptunus ainsi qu'à vous, Chères Lectrices et Lecteurs.

J.P.L. VAN DYCK  
Commodore  
Aide de Camp du Roi  
Chef d'Etat-Major de la Force Navale  
Président









# Jacques Colaert

ADMIRAL DE LA FLOTTE

DE FLANDRE

1584 - 1637

J.C. LIENART

Voici donc les lettres de marque par lesquelles il y a exactement 350 ans le Capitaine Jacques Colaert recevrait sa commission du Gouvernement au commandement d'un navire de guerre de la flotte auxiliaire qu'on appelait alors les « Corsaires ».

Colaert a 39 ans ; il est un des nombreux capitaines sans emploi de la ville de Dunkerque. Il a postulé et a obtenu, ensemble avec son ami le capitaine Mathieu Roels, un commandement auprès du Magistrat de la ville voisine de Berghes-Saint-Winox. Un commandement en course. Mais le navire-corsaire qu'on lui donne n'est qu'un petit bateau, un hekboot : une chaloupe de pêche qu'il arme de seize matelots et 7 soldats ; et ce ne devait pas être un très bon bateau non plus, puisqu'à sa première sortie soit quinze jours après la signature de cette lettre de marque, son grand mât se brise dans un coup de vent alors qu'il est heureusement encore en vue de Dunkerque ! Non ce n'est pas ce qu'on peut appeler un beau commandement pour ce marin de près de 40 ans et qui a déjà plus de 20 ans de mer ! mais ce commandement-là sera pour lui le départ d'une carrière fulgurante qui va le mener en 13 ans aux plus hautes distinctions, à la fortune et à l'amiralat.

Jacques Colaert est né en 1584 d'une famille de marins flamands de Dunkerque. Dans sa famille on navigue depuis toujours, à la guerre ou au commerce, comme capitaine. De rudes hommes qui meurent rarement dans leurs lits !

Deux de ses parents proches, Jacob Colaert, capitaine d'un petit corsaire de 50 tonneaux appelé le « CRABELCATTE » et Raoul, capitaine de la Marine Royale, pris à un an d'inter-

#### NOTE

Hekboot : navire des Pays-Bas des 17<sup>ième</sup> et 18<sup>ième</sup> siècles. Dérivé de la flute et de la pinasse, il a de la flute la forme ronde de la coque et de la pinasse les ponts et la dunette large mais n'a pas de galeries ni de bouteilles ; on les appelait pour cela des « Kat zonder oren » ou chats sans oreilles. Dim. : L 105 ft. / l, 30 ft. / C. 11 ft.



valle par les Hollandais après des combats désespérés, furent pendus par eux, pour le mal que faisaient à leur commerce les marins de Flandre restés fidèles à la Couronne d'Espagne et à leur Foi. Jacques Colaert avait alors 17 ans.

Depuis sa naissance il vit dans une atmosphère de combat ; la guerre fait rage entre l'Espagne de Philippe II et les Provinces du Nord qui se sont rebellées puis finalement scindées des Provinces du Sud et érigées en République des Provinces Unies ; elle fait rage contre l'Angleterre protestante qui soutient les rebelles, contre la France d'Henri IV qui aide les Huguenots du Nord dans toutes leurs entreprises.

Ce n'est qu'un an avant sa naissance que furent chassés de sa ville natale de Dunkerque les rebelles du Prince d'Orange qui s'en étaient emparés et l'occupaient depuis 7 ans.

C'est là que, lorsqu'il a 4 ans, l'escadre de Flandre se rassemble pour rallier la Grande, l'Invincible Armada d'Espagne qui va tenter de faire passer en Angleterre le corps des troupes expéditionnaires réunies par Alexandre Farnèse, duc de Parme, Gouverneur de nos provinces : 80 navires de guerre, 30.000 hommes, plus de 250 chaloupes de transport et de débarquement.

C'est l'Amiral Antoine de Bourgogne - Wacken qui commande cette escadre. Il est le descendant d'Antoine de Bourgogne, le demi-frère de Charles le Téméraire. On sait le désastre qui fut infligé par la tempête et par les Anglais à la flotte immense des Espagnols (1588) - l'escadre de Flandre, elle, entra intacte de cette expédition et infligea la même année une lourde défaite à l'escadre hollandaise de Flessingue en grand garde à l'ouvert de la Meuse.

Il a 7 ans (1591) lorsque retentit à Dunkerque l'écho de la victoire remportée sur la flotte anglaise par l'escadre de Séville à la tête de laquelle se trouvent Charles de Ligne, Comte d'Aremberg et ses capitaines (1).

Maigre compensation qu'apportent là les Flamands au roi d'Espagne en regard du désastre qu'il vient d'essuyer. Car, si l'escadre de Flandre est forte et fière de ses vaisseaux et du courage de ses capitaines, l'Armée Navale d'Espagne elle, ne se relève pas du coup terrible de la défaite de la Grande Armada (1588). Une fortune immense y a été dépensée en pure perte, la confiance en la Marine s'y est perdue, la supériorité puis la maîtrise des mers sont passées dans les mains des Anglais, qui hier encore n'avaient rien, ou à peine quelques coureurs des mers plus ou moins reconnus selon les succès de leurs armes ou les impératifs de la politique du moment et qui maintenant se forgent une marine moderne équipée de navires rapides et bien armés qui portent des coups de plus en plus durs aux flottes d'Espagne, lui désorganisent son commerce extérieur et lui coupent ses lignes de communications d'avec ses territoires d'Outre-Mer saisissant, pillant, brûlant tout navire qui leur passe à portée.

Jacques Colaert vit tout cela. C'est son parent Eloi qui rapatrie en Espagne sur son navire « LA FORTUNE », un lot de prisonniers d'Espagne, de Portugal et d'Italie libérés contre rançon par les Hollandais.

Il a 16 ans lorsque meurt à la mer l'Amiral Antoine de Bourgogne - Wacken et que lui succède son Lieutenant-Amiral Adriaan Dieriksen.

Il a 21 ans lorsque ce dernier est tué à son tour au combat, d'un coup d'épée reçu en pleine poitrine et que les quelques survivants conduits à Amsterdam et à Enkhuizen y sont pendus malgré les protestations de l'Amirauté flamande et les menaces de représailles sur les prisonniers détenus à Dunkerque, et cela en dépit des lois de la guerre et des promesses faites :

« als piraten en zeeschuijmers, die zonder toelating van de Vorst en onder valse vlag, alles en iedereen die ze op hun weg ontmoetten roven » (2)

(1)

« C'est au cours de ce combat que ce marin, qui fut aussi un diplomate célèbre, un bon ministre des finances, un gouverneur de nos provinces et finalement Amiral de Flandre, défait l'Amiral anglais Sir Richard Grenville et lui enlève son merveilleux navire-amiral le HMS « REVENGE » construit en 1577 par Sir John Hawkins pour la reine Elisabeth I. Ce navire était une nette amélioration sur tout ce qui s'était fait jusqu'à ce moment. Il mesurait 110 pieds à la batterie, 32 pieds au maître-bau et faisait environ 500 tonneaux - équipage 190 hommes, 46 canons. Francis Drake lui même en avait reçu le commandement. (Plans en 1954 + livret chez Persival Marshall & Co Ltd, 19-20 Noel Street London S W 1).

(2)

« Comme pirates et écumeurs de mer qui sans autorisation de leur Souverain et sous un faux pavillon, attaquent tout un chacun qu'ils rencontrent ».

Il a vécu l'avènement des Archiducs Albert et Isabelle et l'indépendance concédée aux Provinces Belges par Philippe II à sa mort (1598) - il a vécu la perte de la ville voisine de Calais qui passe à la France avec le traité de paix de Vervins - il voit enfin (1604) la reconquête d'Ostende par les troupes des Archiducs.

Puis vint l'armistice de 1607 conclue entre l'Espagne et les Provinces-Unies. Mais l'armistice ne veut pas dire la paix ; les Hollandais poursuivent le blocus du port de Dunkerque avec une escadre forte de 7 vaisseaux et patrouillent la côte flamande avec une autre escadre de 12 navires empêchant toute sortie de qui que ce soit au commerce ou à la pêche.

Le 9 avril 1609 lorsque cessèrent officiellement les hostilités, la guerre qui venait de se terminer avait duré 43 ans.

\* \* \*

Sur la belle campagne de Flandre aux cieux immenses s'apaise enfin le bruit des canons. A la rumeur des troupes en marche bientôt font place le chant des maçons et le tintement clair des truelles sur la brique rose tirée de la glaise du plat pays.

On reconstruit partout ; bientôt maisons, moulins, écoles et églises renaissent de leurs cendres ; le peuple de Flandre comme il l'a fait chaque fois que la tourmente est passée, comme il le fera encore et toujours au cours des siècles qui suivront, s'est remis au travail avec le courage admirable qui le caractérise.

Une des mesures les plus populaires qu'avaient prises les Archiducs avait été sans conteste le licenciement de l'armée et le renvoi des odieuses troupes espagnoles ; l'ordre était revenu dans les campagnes par l'élimination progressive des brigands et détraqués de grand chemin, restes des soldats débandés qui pillent, tuent et volent pour survivre.

La Paix était revenue ; on n'osait trop y croire !

Du côté de la mer, tout n'allait pas si bien.

Les Archiducs ont par souci d'économie dissous la flotte et supprimé le siège de l'Amirauté de Flandre à Dunkerque.

Le roi d'Espagne a réclamé ses grands vaisseaux de l'escadre royale conjurant les Archiducs de convaincre le plus de capitaines flamands qu'il leur sera possible, de rallier les escadres d'Espagne ; mais les capitaines firent la sourde oreille et bien que sans emploi, restèrent.

Beaucoup de marins battent la semelle sur les quais du port ; les mois de gage qui leur sont dus, ne leur seront pas payés.

Les uns s'en vont, les autres reprennent la mer, à la pêche côtière d'abord puis à la pêche en Mer du Nord au Dogger Bank, une pêche libre de danger qui ne doit plus être convoyée de lourds vaisseaux de guerre ; puis comme ceux-ci sont devenus sans emploi, on tente avec eux la grande pêche au Nord.

En 1613 nos Flamands sont au Spitzberg et à Jan Mayen. Cela ne va pas sans concurrence ni brutalité : on est encore si près de la guerre !

Les Anglais les premiers s'en prennent à nos navires et les forcent à pêcher ailleurs, puis lorsque le Danemark proclame qu'il interdit de pêcher la baleine sur les côtes de Norvège, d'Islande et des Féroës, les Hollandais qui y pêchaient en grand nombre se replient eux aussi sur le Spitzberg et comme ils viennent en force et protégés par 4 gros navires de guerre là où pêchent nos Flamands, ceux-ci finissent (en 1617) par en être chassés.

La navigation au long cours, elle, ne peut reprendre parce qu'à l'indépendance accordée à la Belgique par Philippe II fut assortie la catastrophique interdiction pour nos marins et les navires de nos Provinces de commercer avec les Indes et les possessions espagnoles d'Outre-Mer.

Bel exemple d'ingratitude à l'égard de notre pays qui paie ainsi sa longue fidélité au fils de son Prince l'Empereur Charles Quint le Gantois, et 43 années de guerres civiles et religieuses qui l'ont détruit et complètement ruiné.



En 1621 meurent la même année le roi d'Espagne Philippe III et l'Archiduc Albert. Et le malheur s'abat sur le pays qui y perd à la fois son indépendance et sa tranquillité. L'Archiduc est mort sans enfants ; cette éventualité qui était prévue aux conditions auxquelles étaient accordée l'indépendance rend notre pays à l'Espagne. L'Archiduchesse Isabelle perd son rang de souveraine des Belges et redescend à celui de Gouvernante Générale.

C'en est fait de la paix ; la trêve conclue pour 12 ans vient à se terminer et l'Espagne du nouveau roi Philippe IV reprend les hostilités contre la République Batave qu'elle ne veut pas reconnaître. Nos provinces sont une fois de plus, bon gré mal gré, entraînées dans la guerre.

La paix aura duré 12 ans.

...



La côte flamande connaît en cette année 1623 une grande agitation. Sitôt la trêve rompue la flotte hollandaise est revenue bloquer la côte. Elle est commandée par l'amiral Herman Kleuter. Elle se compose de 20 à 30 navires qui croisent ou mouillent au large.

De petits et rapides navires sont disposés en vedette à l'ouvert des ports de Dunkerque et d'Ostende pour signaler à l'amiral les mouvements de la flotte royale et des corsaires. Le blocus est serré et les premiers combats de la guerre tournent au désavantage de nos marins.

Deux corsaires d'Ostende ont tenté de nuit une sortie ; Herman Kleuter averti par ses éclaireurs coupe ses câbles et se poste devant Blanckenberghe pour leur barrer la route ; le combat fait rage de deux heures du matin à trois heures de l'après-midi ; nos Ostendais sont repoussés et s'échouent à la côte ; ils ont perdu 64 hommes et ont 80 blessés. Depuis, on s'affaire à renforcer les fortifications et à les garnir d'une puissante artillerie. Les archiducs ont commandé d'autre part pour la flotte royale la construction de 20 galions chez le célèbre armateur Adrien Van de Walle à Ostende ; 12 autres navires de guerre pour l'escadre de Flandre, sont en construction à Dunkerque : on les appelle « De Twaalf Apostelen » - les douze apôtres.

En attendant Ambroise Spinola qui est à Bruxelles le chef de la Junte Militaire dont dépend la Marine a fait revenir d'Espagne 9 galions.

Face aux Provinces-Unies du Nord qui allignent 100 navires en guerre et plus de 20.000 navires au commerce, tous armés, c'est peu de chose et peu rassurant pour nos ports qui sont aux avant-postes de l'Espagne et les premiers visés.

La nuit du 2 octobre 1622, Jan Jacobsen fils de l'Amiral Michel Jacobsen, le célèbre Renard de la mer est sorti d'Ostende pour tenter de forcer le blocus. Il commande le « ST. VINCENT ». Deux navires commandés par les capitaines espagnols Pedro de la Plesa et Juan García l'accompagnent.

La flotte ennemie renseignée de ces mouvements est sur le qui-vive et l'amiral Herman Kleuter lui-même à la tête de 9 navires se porte à leur rencontre ; Jacobsen accepte le combat et se rue sur le navire amiral et de sa proue l'aborde si violemment que l'autre fait eau de toute part et se met à couler ; les Hollandais combattent courageusement jusqu'à, disent les documents de l'époque, « devoir tenir les mèches hors de l'eau pour pouvoir continuer à tirer ».

Mais leur navire coule bas et l'amiral hollandais est sauvé in extremis par les siens. Pendant ce temps les deux autres navires du groupe ont pu gagner le large, mais le « ST. VINCENT » resté seul est abordé par le vice-amiral Mooy-Lambert et par un autre navire.

La décharge d'artillerie du Hollandais le touche de plein fouet et couche à bas la moitié de son équipage ; 30 hommes sont pris et désarmés. Il reste une dizaine de braves - Mooy Lambert leur offre la vie sauve s'ils se rendent - Jacobsen blessé refuse et charge à l'arme blanche les soixante assaillants qui ont pris pied sur son navire. Le Flamands ne sont bientôt plus que quatre, puis plus que trois autour de leur héroïque capitaine. Il est 4 heures de l'après-midi et tout est perdu. Jan Jacobsen ordonne alors à un jeune marin d'Anvers qui ne l'a pas quitté, de mettre le feu aux poudres : le navire saute entraînant le navire abordeur avec lui dans l'abîme. De l'explosion un seul survivra : le mousse Gaspard Bart.

L'amiral Kleuter qui a perdu deux navires et 400 hommes rallie Enckhuysen où les prisonniers sont débarqués. A la consternation générale 22 d'entre eux seront condamnés à mort et pendus pour l'exemple.

La guerre sur mer prend un tour atroce et absurde. Car lorsque la nouvelle de l'exécution sera connue chez nous, malgré l'opposition des milieux maritimes de recourir à pareille extrémité, l'Archiduchesse, en représaille, fait exécuter à Dunkerque 22 prisonniers des Provinces Unies. Oeil pour oeil, dent pour dent !



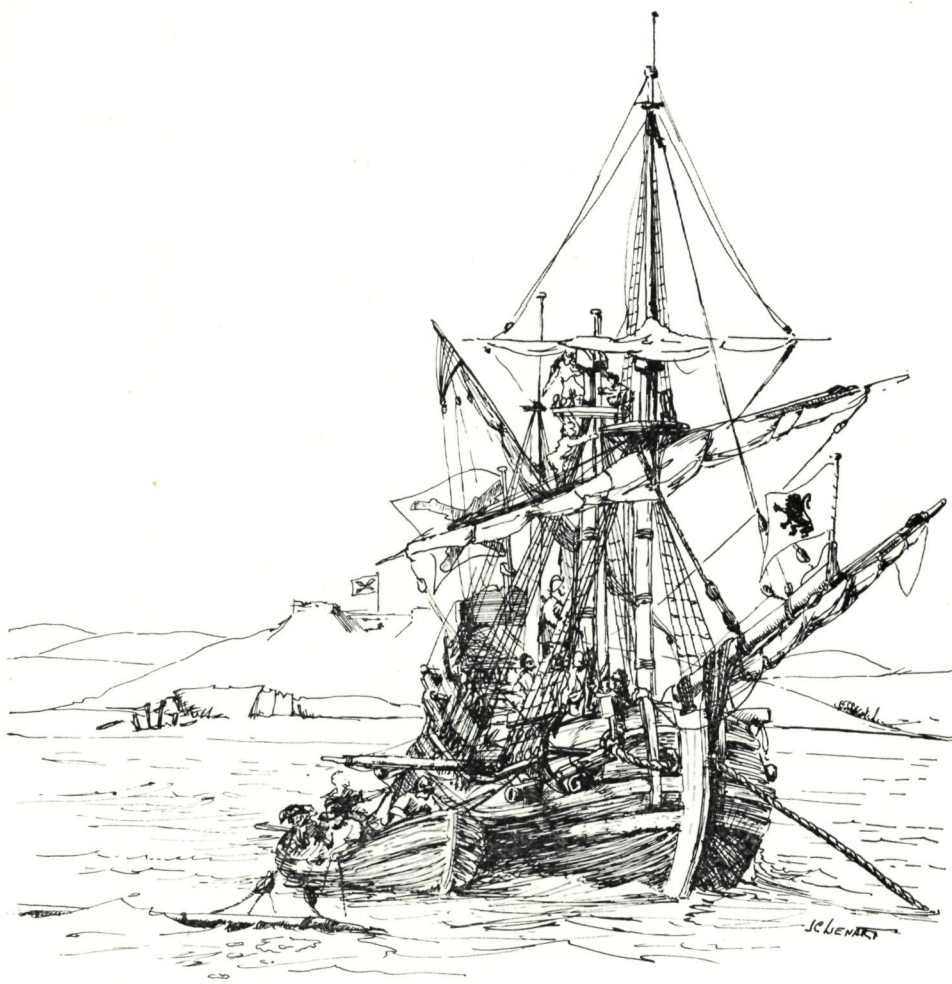
Telle est la situation sur la côte lorsque le capitaine Colaert appareille de nuit sur son mauvais rafiote le 6 octobre 1623, accompagné par son ami le Capitaine Mathieu Roels qui commande le « ST. IGNACE ».

Ils mouillent sous la protection du fort de Mardijk au Sud-Ouest et à peu de distance de Dunkerque.

Là il répare le dommage causé à son gréement, puis ensemble nos deux bateaux se glissent entre les mailles du blocus adverse et se postent à l'affût, entre la pointe d'Oye et le Waldam. Un bateau de Flessingue passe à leur portée ; Colaert se lance à sa poursuite et le canonne si violemment que le Zélandais se résigne à amener. Colaert fait monter son équipage de prise à bord et le conduit à Dunkerque. A bord, cent soldats français qui avaient servi dans l'armée du Maréchal Mansfelt en Hollande ralliaient la France. La prise est bonne ! Le navire transportait en outre toute une cargaison de hareng ! Roels pousse une pointe jusqu'à Calais où il enlève en rade et à portée d'arquebuse du port, un smack d'Amsterdam et le ramène à Dunkerque.

La satisfaction est grande au port, et la ville de Bergues St Winoc fait grand état de ces faits d'armes pour obtenir de l'Archiduchesse l'installation de l'Amirauté de Flandre dans ses murs plutôt que dans ceux de Dunkerque, ce qui lui est accordé sous condition d'équiper 12 vaisseaux aux frais de la ville et des particuliers. Ce privilège ne lui fut pas longtemps maintenu : la petite ville, bien que pouvant prétendre par tradition à cet honneur, n'est pas en état de satisfaire aux conditions ni de diriger une administration maritime aussi complexe qu'une amirauté en pleine guerre aussi éloignée du port. Aussi l'Amirauté est-elle transférée à Dunkerque en 1626 où elle est même élevée au rang de Siège général.





... il mouille sous la protection du fort de Mardyck pour réparer le dommage causé à son gréement.

Spinola qui a pris sur lui les attributions de l'Amiral Capitaine Général de nos Provinces est à Dunkerque et pousse à l'amélioration du port et à l'armement des navires. Firmin de Lodosa y est nommé Amiral Royal de Flandre.

L'Aumônerie navale est réorganisé et confiée aux Jésuites ; ces aumôniers seront les pasteurs de tous les gens de mer, ceux du roi comme ceux du commerce.

Une compagnie de navigation marchande, la Cie de Commerce, est mise sur pied ; elle est destinée à faire revivre le trafic entre la Belgique et les ports espagnols et devra armer 24 navires.



En Hollande, dès le lendemain de la reprise des hostilités contre l'Espagne, une nouvelle Cie des Indes a été créée : la Cie des Indes Occidentale. Cette Compagnie est en fait une flotte de guerre destinée à ravager les possessions espagnoles des deux rives de l'Atlantique. Les bénéfices réalisés par ces corsaires au long cours vont à la Compagnie et à ses actionnaires. Sa première flotte qui compte plus de 50 navires vient à passer la Manche au début 1623 ; on apprend que le vice-amiral Piet Hein qui en commande une escadre vient d'attaquer Bahia de San Salvador au Brésil. L'Espagne rassemble en toute hâte une flotte pour voler au secours de sa colonie. L'escadre de Flandre doit appareiller immédiatement pour San Sébastien en Espagne et y transporter le Maître de Camp don Diego de Olivera qui embarque à Dunkerque.

Le 15 juin, 7 navires sortent du port et prennent le mouillage comme d'habitude dans la fosse de Mardyck. Celle-ci est protégée du large par le banc du Plate qui affleure, à l'Est par la ville et ses fortifications avancées, au Sud par le fort de Mardijck bâti dans les dunes et qui surplombe la plage, et au Sud-Ouest par un fort en bois construit sur l'estran et qui est relié à la terre ferme par une passerelle.

A la nuit après s'être organisée, l'escadre met à la voile ; mais un des galions par malchance, est drossé sur un banc et ne peut s'en dégager ; il donne un coup de canon pour avertir ses compagnons, mais l'ennemi alerté par ce signal accourt. L'amiral Mooy-Lambert commande maintenant la flotte du blocus. Il repère le navire qui porte le maître de camp et l'attaque. Nos 7 galions ont affaire à 16 navires hollandais ; mais qu'importe le nombre ! Ils se dégagent et vont mouiller sous la côte anglaise, attendant leur navire-amiral. Celui-ci, malmené par Mooy-Lambert, sombre ; l'équipage heureusement peut être recueilli par un des galions resté en assistance et celui-ci s'échappe et rallie les autres dans les Downs ayant Mooy-Lambert et sa flotte à ses trousses. L'Angleterre est neutre ; les Hollandais ne pouvant poursuivre le combat, croisent devant nos navires qui sont au mouillage, mais Colaert qui est parmi eux va bientôt montrer à ses compagnons le moyen de se tirer de là.

Dès le premier jour il change de place au mouillage et répète cette manœuvre fréquemment chaque jour. D'une part il entraîne de cette manière son équipage à rester en alerte, de l'autre il endort la vigilance de l'adversaire qui prend l'habitude de le voir changer de poste à tout moment. Puis un jour que le vent lui est favorable, il lève l'ancre comme il l'a fait maintes fois, il hisse toutes ses voiles et traverse l'ennemi qui n'a pas le temps de revenir de sa surprise et de se mettre à sa poursuite.

Les autres galions, profitant du désordre qui s'en suit, appareillent à leur tour ; trois d'entre eux passent, mais le navire d'Olivera qu'a rejoint Mooy-Lambert, doit soutenir un combat terrible. Olivera y sera blessé mortellement et, pendant que l'aumônier lui administre les derniers sacrements, un boulet qui s'abat sur eux les emporte tous deux dans la mort. Notre navire poursuit la lutte avec vigueur et envoie le navire hollandais par le fond tuant le brave et tenace mais combien redoutable Mooy-Lambert.

\* \* \*

Le capitaine Colaert a maintenant cinq navires de l'escadre sous ses ordres. A cet homme qui n'a peur de rien, rien non plus ne peut résister ! Apercevant au large une forte concentration de voiles, il attaque. C'est la flotte de l'Amiral Van Dorp, 23 navires, qui vient reprendre le blocus devant la côte flamande. Colaert attaque avec impétuosité les navires hollandais, en enlève un de haute lutte et met tous les autres en fuite.

Nos corsaires toujours plus nombreux, bien armés et rapides infligent des coups terribles au commerce ennemi. Les Provinces-Unies ordonnent à leurs marchands de ne passer la Manche qu'en convoi d'au moins 30 navires, armés chacun d'au moins 16 canons. Ils renforcent encore le blocus de la côte flamande, blocus qui leur coûte chaque année la somme fabuleuse de 11 tonnes d'or. Ils mettent à prix la capture des navires de notre escadre : 10.000 livres à qui prend un des 12 Apôtres de Dunkerque et 5.000 livres par corsaire de plus de 80 tonneaux.



L'Archiduchesse Isabelle vint en personne se rendre compte de l'état de la flotte et de l'avancement des travaux et passa l'été 1625 à Dunkerque.

Cette année là, les corsaires ont la partie belle : les 20 vaisseaux hollandais affectés au blocus sont partis pour La Rochelle car les Provinces Unies qui cherchent des alliés, prêtent à Richelieu, bien à contrecœur il est vrai, des navires pour l'aider à venir à bout des protestants de La Rochelle, espérant au bout du compte conclure une alliance avec la France pour l'aider à mener sa guerre contre l'Espagne.

Alors à Dunkerque les prises affluent.

En juillet les corsaires amènent même deux transports hollandais chargés de deux cents canons et de munitions. Puis on annonce successivement que quatre de nos navires ont défait sept navires ennemis et que l'escadre attaquée par une division hollandaise devant Calais a remporté la victoire. Six corsaires s'attaquent à la flotte hollandaise du Nord, lui enlèvent 5 navires et l'obligent à rebrousser chemin en Norvège - puis croisant devant le TEXEL, ils enlèvent tout ce qui veut y entrer ou en sortir et reviennent chargés de butin.

Ces exploits suscitent l'allégresse dans nos ports, mais pour les Provinces Unies, c'en est trop !

A cela s'ajoute que le Prince Maurits vient de mourir, suivi de peu dans la tombe par le roi d'Angleterre, Jacques 1<sup>er</sup>. En Hollande, c'est le Prince Frederick-Hendrik qui succède au Prince Maurits aux fonctions de Capitaine et Amiral Général de l'Union. En Angleterre, c'est Charles 1<sup>er</sup> qui monte sur le trône.

Celui-ci déteste cordialement l'Espagne : c'est l'occasion rêvée ! Voilà peut-être l'allié tant espéré par les Provinces Unies ! Mais le roi manque d'argent, et l'aide que pourra apporter l'Anglais à la cause des Provinces Unies sera de peu d'importance.

Une action combinée est tentée contre la flotte d'argent mais elle échoue complètement ; elle sera suivie d'une attaque contre Cadix ; mais les nouveaux alliés en sont repoussés. Alors la flotte anglo-batave, comptant 45 vaisseaux, s'en vient jeter l'ancre devant la côte flamande ; mais là aussi le sort lui est contraire : une violente tempête se lève et disperse tous les navires ; 5 Anglais et 7 Hollandais sont jetés à la côte ; leurs débris couvrent les plages ; les autres se réfugient dans les ports anglais ou zélandais.

La mer est libre : les corsaires saisissent l'instant. Une escadrille cingle droit sur les pêcheurs des Confédérés (gardés par deux vaisseaux de guerre), elle brûle et coule tout ce qu'elle peut, puis elle rallie le pays avec cent cinquante patrons faits prisonniers. Le port d'Enckhuysen est le plus durement touché ; à lui seul il a perdu plus de 100 bateaux de pêche. Or la pêche est une des plus importantes sources de revenus des Etats. On estime qu'au début du siècle les revenus sur les convois et les licences de pêche pouvaient être estimés à 30 millions de florins. La république compte 40.000 pêcheurs et plus de 3.000 navires de pêche ; 100.000 personnes en tirent leur subsistance.

Les Etats décident d'en finir avec les Belges et forment le projet d'opérer une descente sur la côte et d'essayer d'emporter Dunkerque par surprise. Mais leur projet est éventé et les dispositions sont prises pour parer à toute éventualité. Les Hollandais doivent se contenter d'esquisser une vaine démonstration devant Mardijck, puis se retirent.

Fin 1626 Spinola procède en personne à l'installation à Dunkerque de l'Amirauté. L'escadre royale est confiée à Francisco de Ribera. La flotte qu'il commande compte 30 navires, 9 galions du roi, 16 des corsaires de l'armateur Van de Walle, qui sont commandés par le Comte de Bourgogne-Wacken et 5 autres qui sont formés par des particuliers.

L'Amiral divise sa flotte en escadres et mène la guerre de course contre Anglais et Hollandais ; le butin ravi est immense ce qui provoque un grand émoi aux bords de la Tamise. En 1627 il ne capturera pas moins de trente et un navire.

Jacques Colaert, quant à lui, rencontre une escadre hollandaise, la défait au combat et ramène triomphalement à Dunkerque l'amiral hollandais Houtebeen.

D'un autre côté la Compagnie des Indes Occidentales poursuit ses assauts contre les places fortes du Brésil et des Caraïbes. Pernambouc et Porto Rico tombent pour un temps dans ses mains, de même que 55 gros navires chargés de marchandises précieuses.

L'Amiral Piet Hein se couvre de gloire au service de la Compagnie : il enlève 15 navires espagnols de la flotte d'argent, action dont le profit s'éleva à 15 millions de florins.





Les exploits appellent d'autres exploits et les profits attirent des bailleurs de fonds. Depuis 1627 en effet les Belges ont mis au point un nouveau type de navire dérivé du hekboot. Ils l'appellent : Frégate, du nom de la chaloupe élancée et rapide embarquée sur les vaisseaux de guerre, qui servait à transmettre les ordres et que l'on appelait en espagnol « fregata ». C'est à ce navire que les corsaires doivent principalement leurs succès : extrêmement bonne marcheuse, les Anglais disaient que la frégate était par rapport à un vaisseau, ce qu'un lévrier est par rapport à un roquet, car à la course elle le laisse littéralement sur place ! (1)

On arme et on construit toujours plus de navires. En un seul mois on assiste au lancement de trente-quatre vaisseaux neufs.

En 1635 Colaert qui commande cette fois une escadre imposante de 13 galions et 7 fré-On fortifie Gravelines pour améliorer la défense de l'Ouest et la protection de la flotte et on en fait un port.

Cette défense vient à point nommé car si l'Espagne vient de signer la paix avec l'Angle-terre (1632) la guerre sa rallume entre elle et la France.

En octobre et novembre 1634, Jacques Colaert croise avec six galions du roi : il ramène une prise de 20 canons, une de 23 et une de 27.

Nos marins flamands n'opèrent pas qu'en mer du Nord. Depuis le début de la guerre, l'Amiral Michel Jacobsen opère sur les côtes ibériques et en Méditerranée. Il combat en avant-garde des flottes d'Espagne, toujours avec vigueur, toujours avec honneur ! Il malmène ici et là quelques Turcs et Barbaresques et rentre chaque année prendre ses quartiers d'hiver à Dunkerque. Parfois il passe par le Nord de l'Ecosse et ravage en redescendant par la Mer du Nord les pêcheries des Hollandais qu'il rencontre sur son passage.

*Relevé des navires coulés et pris par les Belges de 1626 à 1634*

années	prises de l'	Escadre Royale	prises des corsaires particuliers		total	valeur en produit net
	prises	coulés	prises	coulés	navires	
1626 ) 1627 )	45	68	49	17	179	878. 250,9 fl
1628	52	98	88	7	245	776. 887,5 fl
1629	55	13	152	24	244	1844. 884,3 fl
1630	27	15	196	20	258	1910. 984,2 fl
1631	38	11	161	22	232	1591. 657,1 fl
1632	26	6	252	21	305	1618. 557,2 fl
1633	19	2	145	5	171	1111. 523,2 fl
1634	7	4	187	3	201	661. 756,1 fl

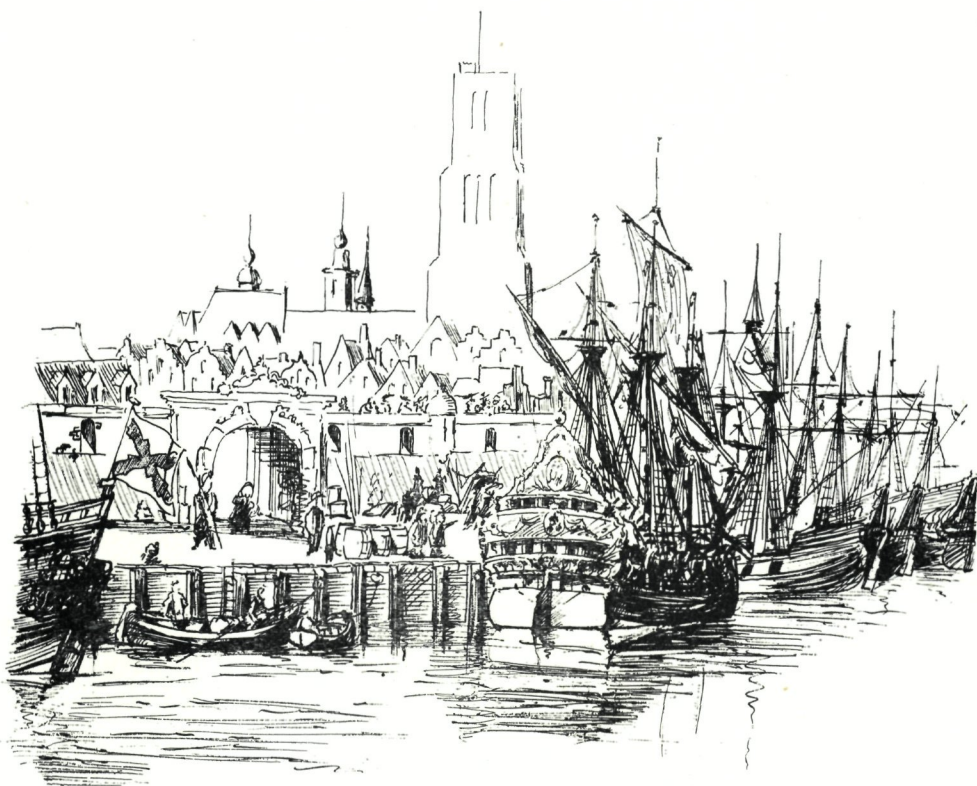
*En valeur réelle la marchandise et le navire égale 4 fois le produit net.*

En 1635 nos ports ne lancent pas moins de 18 frégates de 20 à 30 canons.

gates, rencontre le 17 août la flotte harenguière de l'ennemi, de 16 pêcheurs : il enlève le navire de garde, un vaisseau de 39 canons ; le 20, il rencontre une autre flotte de pêche de la même force escortée de 6 vaisseaux. A sa vue tous prennent la fuite ; il ne peut en atteindre que 20. Le 25 août surgit une flotte ennemie de 22 vaisseaux sous l'amiral Quast. Grâce à l'excellence de son artillerie, Colaert désampane de son grand mât le vaisseau amiral et endommage si fortement trois autres assaillants que les Hollandais

#### NOTE (1)

Les Anglais réussirent en 1636 à capturer deux frégates belges. La première « DE ZWAAN » se perdit à Guernsey avant qu'ils ne puissent la ramener dans un port britannique, la seconde le « NICODEMUS » fut immédiatement donnée comme modèle aux chantiers par le vice-amiral John Pennington. Les Français engagèrent certains de nos charpentiers et purent ainsi en fabriquer dans les chantiers d'Indret, du Havre et de Brest.



... qui portait en poupe l'image du Roi avec ses armes.

se retirent. Pendant la nuit il évite de justesse 18 vaisseaux ennemis qui arrivaient au secours de Quast, puis transbordant 200 prisonniers âgés, malades ou blessés sur des navires neutres rencontrés en chemin, il rentre à Dunkerque avec 775 prisonniers et ses prises. Cette expédition infligea aux Etats une perte de deux millions.

Furieux le peuple accusant l'amiral de négligence, se soulève à Enkhuysen et jette deux capitaines à la mer ; à ter Does, à Rotterdam et à Den Haag la populace monte à l'assaut des maisons des responsables de ces désastres et les pillent. Pour donner satisfaction à l'émeute, le gouvernement casse quatorze capitaines et procède à une redistribution des attributions. Mais les pertes sont longues à être compensées. En 1637 les flottes de pêche ont tellement souffert qu'il est connu que les ports de Maassluis et des environs ne peuvent envoyer un seul navire sur les bancs.

Aux Français entrés dans la bataille, nos Flamands enlèvent 42 navires sur 52 qui se présentaient. Parmi les prises, un des plus beaux vaisseaux de France : le « LA ROCHELLE » qui portait en poupe l'image du roi avec ses armes. L'amiral français Abraham Duquesnes, blessé à mort dans un combat livré près de Dunkerque est ramené agonisant dans cette ville ; sa dépouille mortelle y recevra sa sépulture.



Colaert apprenant un jour que l'amiral hollandais Jan Evertsen était en route vers la France, escortant une nombreuse flotte de marchands, met à la voile en hâte avec seulement 4 galions. Le sien touche le banc à la sortie du port, et fait eau ; il le renvoie et distribue son monde sur les trois autres galions. Le 8 février en vue de Dieppe ses vigies lui signalent quatre navires puis un cinquième qui est de l'escorte. Colaert détache ses deux galions pour attaquer ce dernier.

L'Amiral Evertsen au bruit de la canonnade accourt avec 4 vaisseaux ; il aperçoit Colaert et s'élance sur lui. Il l'aborde par l'arrière, son beaupré s'engage dans les haubans, et à coup de canons lui brise ses galeries et emporte son arrière.

Le vent tombe.

Colaert mouille alors ses ancres ; Evertsen veut l'imiter mais pas assez vite : les Flamands ont coupé les haubans qui le retenaient et le courant l'entraîne. Mais un autre Hollandais, dérivant lentement, atteint le navire de Colaert, sur son avant, de telles bordées que la galion se met à couler. Il l'aborde.

« Ce fut dans cette occasion que Colaert fit cognoistre que ce n'estoit pas d'aujourd'hui qu'il ne trouvoit à de semblables banquets : car il fit des miracles de sa personne et se défendit en homme de cœur et de courage, jusques à s'escrier que l'on mist le feu aux poudres ».

Mais les poudres étaient noyées dans deux pieds d'eau. De sorte que le galion amiral coula. Colaert, recueilli parmi les hommes qui surnagent, est conduit en Zélande avec 150 des siens. Evertsen avoua 100 morts et blessés.

Colaert fut remis en liberté quatre mois plus tard, bénéficiant d'un échange général des prisonniers.



Gravure hollandaise représentant l'amiral Colaert fait prisonnier.

#### NOTE

Le navire commandé par J. Colaert est le « SANTA MARIA » de 32 canons et 175 hommes ; son matelot est le « GOUDEN DRAAK » de 26 canons, 13 hommes ; le troisième dont le nom n'est pas parvenu jusqu'à nous était de 28 canons et de 134 hommes. Les capitaines néerlandais sont Jan Evertsen, Pieter Adriaensen, Joos van Trappe, dit Banckaert.

Incontinent, il repart en course et le 14 novembre il entre à San Sébastian avec 9 prises. Reçu avec honneur par les Espagnols, il est au cours de son escale nommé Chevalier de l'Ordre de Saint Jacques.

Présenté au roi celui-ci lui dit en français :

— C'est vous le capitaine Colaert ? Je me réjouis de vous connaître.

Le 16 mars 1637, Philippe IV lui octroie un des plus hauts grades auxquels il puisse prétendre et le nomme Amiral de Flandre.

« Philippe de par la grâce de Dieu roi d'Espagne...

« pour la raison que toy Capitaine Jacques Colaert, ayes généreusement combattu en mes

« armées navales il y a trente-six ans, récupéré des ennemis quantité de prises entre les-

« quelles subjuguées vingt-six navires de guerre, pour emporter lesquels tu t'es valeureuse-

« ment comporté dans les combats et en iceux seize fois différemment blessé...





« ... je t'ay constitué Amiral de mon armée navale en Flandre

« je veux que partout où que seras présent en mes armées navales et royales que tous capitaines, amiraux, préfets et autres officiers t'estiment et rendent les devoirs préférencés, honneurs et prérogatives qui te peuvent appartenir, plus j'ordonne à tous capitaines et autres t'obéissent et fassent obéir en toutes choses où il s'agira de l'être... Mais quatre mois plus tard, le 30 juillet, Jacques Colaert mourait en Espagne comme il préparait son retour vers le pays.

Il avait cinquante-trois ans et comptait trente-six années de service à la mer. Blessé 16 fois au combat, il avait pris 109 navires marchands, 26 navires de guerre et 1.500 pièces de canon.



Dunkerque, depuis, a été prise par la France ; la flotte a été rappelée en Espagne ; la famille Colaert, comme tant d'autres familles flamandes, s'est installée à Bruges. La femme de Colaert qui était la sœur d'un autre célèbre marin, le capitaine Antoine Meny, qui fut lui aussi élevé au grade d'amiral, a fait don à l'église St. Eloi de leurs portraits que l'on peut voir encore au Musée de Dunkerque.

Cet article a été écrit afin de tirer de l'oubli ces concitoyens d'autrefois qui furent de bons marins et des hommes courageux, affrontant la guerre dans des conditions inimaginables de notre temps ; fidèles à leurs principes et à leurs institutions, farouchement attachés à leur droit à la liberté, ils étaient bien décidés à garder le droit de choisir eux-mêmes ce qui est bon pour eux et pour les leurs.

Il a été écrit pour apporter un faisceau de preuves supplémentaires au fait que les Belges ont bel et bien de solides traditions maritimes !

Que les marins d'aujourd'hui s'en souviennent et tirent une légitime fierté de ce que leur petit nombre, la petitesse du pays, le peu de moyens disponibles, les pressions étrangères et l'occupation du territoire même, n'ont jamais été des raisons suffisantes pour entamer leur courage, détruire leur esprit d'invention et leur ingéniosité, ni les détourner de leur devoir envers leurs proches et leurs concitoyens, devoir qui est de les défendre et de les protéger sur mer, là où cela est le plus difficile, là où ils sont le plus vulnérables.





## EINDELIJK... EEN « T-SHIRT » - ZEEMACHT

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken :

### ZEEMACHT of FORCE NAVALE

Ingeval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 195,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

## ENFIN... UN « T-SHIRT » - FORCE NAVALE

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix :

### FORCE NAVALE ou ZEEMACHT

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 195,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

Enkel door overschrijving / storting op postrekening 146270 van de Kredietbank Oostende, voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus.

Le payement se fait **uniquement** par virement / versement au CCP. 146270 de la Kredietbank Ostende, pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

N. V. **UBEM** S. A.

MECHELSE STEENWEG 150  
B-2000 ANTWERPEN  
tel. 03-37.29.50  
tx. 32.515  
tg. ubemship

shipowners  
shipmanagers  
consulting engineers  
ship & cargo surveyors  
naval architects





## de kanaaldiensten

Terwijl de grens van licht en schaduw naar de kim van de oostelijke helling van de vallei schoot, viel de stilte van de zuidelijke schemering over het kampeerterrein. Het uur van het palaberen was gekomen. Mijn overbuur, een Westfaler, nodigde uit op een glaasje chianti. Het heterogene gezelschap van de vorige avond verzamelde zich rond het campingtafeltje, de ronde Westfaler, een niet-flegmatieke Brit, een boven- en een beneden Moerdijker, een sinds vorige zomer doorheen Europa zwervende Canadees en ikzelf. Palaber tussen kampeertoeristen loopt bijna altijd over reiservaringen en toekomstige reisdoelen. De Westfaler wou volgende zomer naar Groot-Brittannië gaan, doch hij zag in het kanaal een grote verkeershindernis. De man die waarschijnlijk reeds lang zijn naoorlogs « Duits complex » verloren had, voegde er nog lachend aan toe: « Ik heb er reeds in '40 geen geschikte passage gevonden ». De Brit en ikzelf poogden het de man duidelijk te maken dat de hindernis geen méér was, dat er tal van mogelijkheden waren om het « visvijvertje », zoals de Engelsen zeggen, te overbruggen. Doch hij was niet te overtuigen tot de Canadees, die tot dan toe het woord aan de « deskundigen » gelaten had, de zaak rond maakte. Hij bleek er alles van te weten, tot tarieven en uurregelingen toe. Nadat hij gesproken had was het geen probleem meer, doch slechts een facet van de vakantiereis.

F. GEVAERT

Later, toen we elkaar goede nacht hadden gewenst, en ik nog een kringetje liep om een laatste pijp te roken vooraleer in de slaapzak te kruipen, kwam het gevoel van onbehagen terug dat ik voelde toen de Canadees zijn deskundige uiteenzetting van de kanaaldiensten bracht. Het was wel zo, de man had de zaak uitgekiend om de voor hem meest economische route te kiezen (inderdaad, een jaar touring doorheen Europa op een beperkt budget, is geen sinecure), maar toch. En toen voelde ik het zeer pijnlijk aan hoe weinig wij geïntegreerd zijn met ons bedrijf. In essentie is ons bedrijf een vervoersonderneming. Wij zien het bedrijf steeds in functie van onze eigen specifieke taken, terwijl echter elke taak slechts een schakel is in een ketting, die uiteindelijk de verbinding vormt tussen de Britse eilanden en het vasteland. En dat op zichzelf is slechts een facet. Want hoe groot zijn de neveninvloeden, niet!



Onze kanaalroute heeft benevens een arbeidsintensief bedrijf, ook de Angelsaksische toerist gebracht. De invloeden van de Oostende-Dover lijn op ons gewest zijn niet onaanzienlijk geweest. Economisch, zonder betoog, doch ook op onze levenswijze. Alhoewel het ons niet moet verheugen, noemen de Engelsen Oostende: « The most English town on the Continent ».

Er zijn veel aspecten aan de integratie in een bedrijf en ik geef graag toe, dat de meeste bijdragen van boven uit moeten ingebracht worden. Doch niet alle, een parallele stroming moet eveneens van beneden uit naar het bovenste vlak vloeien.

Onlangs nog las ik in mijn krant, dat de inwoners van ons land niet « air-minded » zijn, om het modewoord te gebruiken. Ik durf, voor wat ons betreft, beweren dat wij niet genoeg « sea-minded » zijn, om het nog specifiek te zeggen, niet genoeg « kanaaldienst-minded », en dat dit één van de aspecten van de integratie is waarbij wij een niet geringe inbreng hebben.

#### **Veerdiensten uit Dover...**

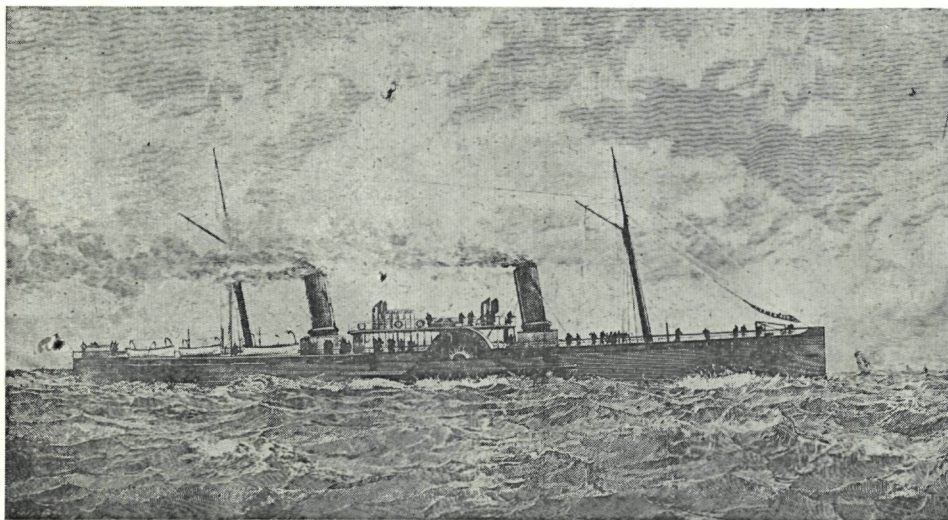
Alhoewel zou kunnen gezegd worden dat Dover sinds de eerste Romeinse inval een veerdiensthaven is, moet het toch gezegd dat het ontvangstcomité in die dagen alles behalve thee en cake aanbood. Het was slechts nadat de inboorlingen het onderspit hadden gedolven, dat de Romeinen besloten volledig gebruik te maken van de enige natuurlijke opening in de klippenmassa, door vuurbakens te bouwen op de klippen aan beide zijden van de vallei waarin Dover gelegen is. Wat de veerdiensten betrof, deze waren regelmatig doch enigszins éézijdig, daar het vooral binnentrekkende legioensoldaten betrof, en uitgaande Britten, die vertrokken voor lange Italiaanse « vakanties ». Vanuit Dover loopt nog steeds de heirbaan, de Watling Street (nu A2), en het was langs die weg dat slierten geketende « vakantiegangers » naar Rome stapten. De spoorweg had in die dagen nog dit gedeelte van de wereld niet bereikt.



We moeten enkele eeuwen laten voorbij glippen, tot het Stuart tijdperk, om de eerste postdiensten tussen Dover en Kales te zien, en zelfs tot in 1821 voor de eerste regelmatige stoombootdienst, die werd uitgebaat met de « ROB ROY ».

In de loop der jaren werden de diensten vermeerderd en werden de vaartuigen groter totdat in de achttiende eeuw de Admiraliteitspakketboten vervangen werden, door vaartuigen van de spoorwegmaatschappijen, als onmiddellijk gevolg van het doortrekken van de spoorlijnen uit London naar Dover. In 1864 werd door de Belgische Marine een lijn ingelegd tussen Dover en Oostende, naast de bestaande Engelse lijn. De lijn werd dan in gemeenschap uitgebaat. Het eerste Belgisch vaartuig droeg de naam « CHEMIN DE FER », later omgedoopt in « DIAMANT ». In 1962 begon een lange Belgische monopolie, tengevolge van een 100-jar postvervoercontract, die toegestaan werd door Koningin Victoria (familie van Koning Leopold I).

Het spoorwegtijdperk was aangebroken, niet alleen in Engeland maar eveneens op het Europees vasteland. De London, Chatham and Dover Railway (L.C. & D.R.) trok een lijn vanuit Dover naar Victoria Station, terwijl zeven mijl verder de kust op, de South Eastern Railway, vanuit Folkestone een lijn legde naar Charing Cross station. Beide spoorwegmaatschappijen legden vaartuigen in vanuit deze havens naar het vasteland. Het scenario was geschreven voor wat men nu noemt, de « Veertigjarige spoorwegoorlog », die slechts eindigde toen de beide maatschappijen samensmolten om de South Eastern and Chatham Railway (S.E. & C.R.) te vormen.



« S.S. PRINCESSE JOSEPHINE »

Bij het vormen van deze maatschappij werden verschillende van de oude raderschepen uit de vaart genomen. In 1903 verscheen het eerste turbineschip op het kanaal die aan deze maatschappij toebehoorde, genaamd « THE QUEEN ». Twee jaar later, in 1905, werd eveneens door het Belgisch Zeewezen een turbineschip in de vaart gebracht, de « PRINCESSE ELISABETH ».

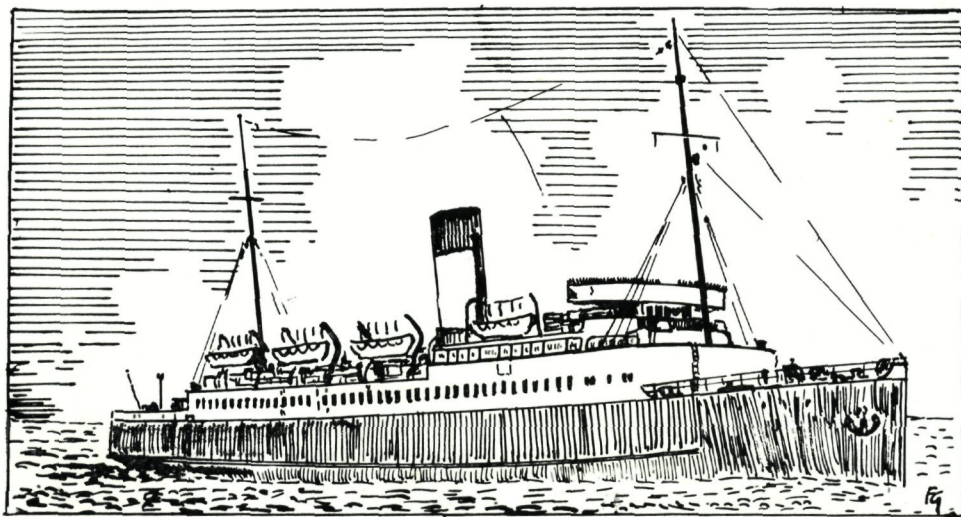
Gedurende de volgende jaren werden door de S.E. & C.R. acht turbineschepen in de vaart gebracht, terwijl het Zeewezen achtereenvolgens in 1910 de « PIETER DE CONINCK » en de « JAN BREYDEL » en in 1913-14 de « STAD ANTWERPEN » en de « VILLE DE LIEGE » in dienst nam.

In 1914 brak de Eerste Wereldoorlog los. De dagen van de Edwardiaanse voorspoed voor de Britten was voorbij, het Britse Keizerrijk zou nooit meer dezelfde worden.

In de vier bittere oorlogsjaren gingen verschillende kanaalschepen verloren. Het Zeewezen verloor de « MARIE HENRIETTE ». De verliezen aan de Britse zijde waren groter.

« THE QUEEN » en haar opvolger, de « ONWARD » gingen verloren. Het eerste vaartuig werd door de Duitse kapers geënterd op het kanaal, en tot zinken gebracht, terwijl het tweede vaartuig kopsijsde aan de muur te Folkestone, nadat brand aan boord uitgebroken was. Naar men zegt werd de brand veroorzaakt door een saboteur.

Zelfs vóór 1914 was het al duidelijk dat het tijdperk van de kanaalraderboten afgesloten was. In 1928 werd het laatste raderschip uit de vaart genomen, de « PRINCESSE CLEMENTINE » van de Oostende-Dover lijn. Dit vaartuig werd in 1896 op de Cockerill werven gebouwd. Het schip was het eerste van de kanaalschepen dat uitgerust was met een radio. In 1923 werden de South Eastern and Chatham Raily, de London Brighton and South Coast Railway en de South Western Railway samengesmolten om de Southern Railway Company te vormen. Deze maatschappij was tevens verantwoordelijk voor de Britse kanaalveerdiensten vanuit Dover, Folkestone en Weymouth. In 1929, in de prachtige maand mei, werd de « Golden Arrow » sneltrein ingelegd tussen Londen en Parijs. De zeeverbinding voor deze sneltrein werd verzekerd door de luxueuse « CANTERBURY », die speciaal voor deze verbinding werd gebouwd. De reizigers stapten te Dover, respectievelijk te Kales, op het schip, terwijl hun bagage door het kaaipersoneel verhandeld werd. Deze dienst bestaat ten huidige dage nog, ieder van ons moet reeds in het station te Dover (Marine Station) de bruin geschilderde reizigerswagons van de « GOLDEN ARROW - FLECHE D'OR » dienst gezien hebben.



L.T.S. Canterbury

In 1931 werd door Southern Railway de lift on - lift off carferry « Autocarrier » in lijn gebracht, in navolging van Townsend, die de vorige zomer een carferrydienst begonnen was. In 1934 verscheen het eerste motorschip op de kanaaldiensten, het M.S. « PRINCE BAUDOUIN » van de Oostende-Dover lijn. Dit schip bracht een totaal nieuw silhouet op het kanaal, waar men gewoon was zwarte rookmassa's uitblazende schepen met ranke schouwen te zien.

De treinferrydienst tussen Dover en Duinkerke werd in 1936 gestart, waarbij drie schepen, gebouwd in 1934/35, in lijn werden gebracht, de « TWICKENHAN FERRY », de « HAMPTON FERRY » en de « SHEPPERTON FERRY ».

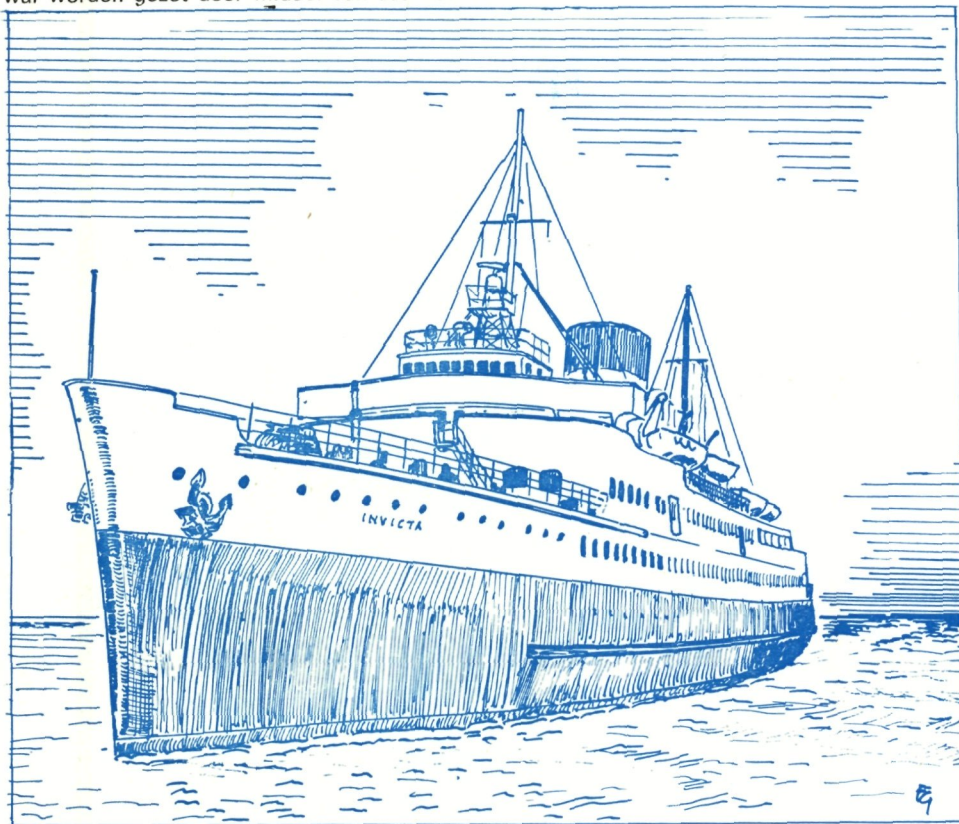
De Southern Railway en het Zeewezen gaven elkaar geen duimbreed toe. In 1938 bracht het Zeewezen de « PRINS ALBERT » in lijn, praktisch identiek wat de lijn betreft aan de « PRINCE BAUDOUIN » en in hetzelfde jaar werd nog een derde motorschip, de « PRINCE PHILIPPE » besteld bij de werven van Cockerill te Hoboken. De Southern Railway had van



zijn kant het grootste, tot dan toe, kanaalschip besteld, de « INVICTA ». Doch vóór het schip afgeleverd werd brak de oorlog los. De « INVICTA » (4.191 gross ton) bleef het grootste schip op de kanaaldiensten tot het verschijnen in 1966 van de « PRINSES PAOLA » (4.356 gross ton).

De « INVICTA » die ontworpen was om de « CANTERBURY » op de Golden Arrow dienst te vervangen, heeft deze dienst slechts in 1946 kunnen aanvatten.

Het schip werd, terwijl het nog op stapel stond, opgeëist door de Royal Navy en werd op 14.12.39 te water gelaten. De « INVICTA » werd zoals de meeste schepen van de Oostende-Dover lijn, omgebouwd tot ontschepingsvaartuig (LSI(H)) en was bewapend met een twaalfpound kanon en vier 20 mm kanonnen. Hetgeen belangrijk geringer was dan de bewapening die de Belgische schepen voeren. Het schip kon 250 troepen inschepen die aan wal werden gezet door middel van zes LCA's.

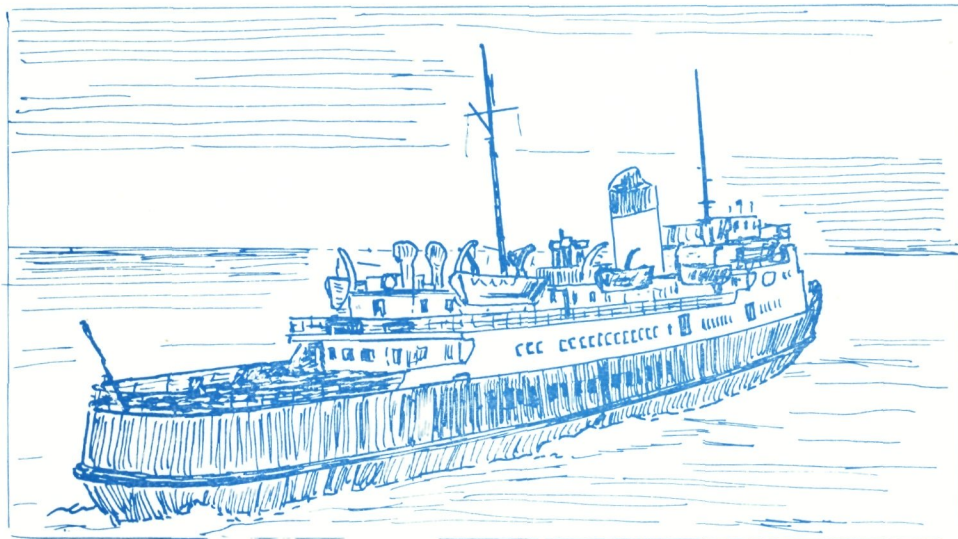


t.t.s. Invicta

Tijdens de oorlog, 40-45, verloor de Southern Railways twee van haar schepen. De « MAID OF ORLEANS » was de derde van een lijn schepen, die ledig terug kwamen van de Normandische stranden in '44. Het eerste schip van de lijn moet een magnetische mijn beroerd hebben die op de bodem van de zee lag. Langzaam naar boven komend, ontplofte de mijn onder de « MAID OF ORLEANS », die lek geslagen, zonk. De andere « maagd », de « MAID OF KENT » zonk terwijl ze langs de kaai lag te Dieppe. Het schip was omgevormd tot hospitaalschip. Een aantal bommen vielen op de kaai naast het schip, waarbij de scheepszij opengereten werd, met groot verlies aan mensenlevens.

Het Zeewezen verloor twee van haar kanaalschepen, de « PRINCE PHILIPPE » en de « PRINCE LEOPOLD ».

Na de oorlog bracht het Zeewezen twee nieuwe pakketboten in de vaart, om de verliezen goed te maken, de « KONING ALBERT » in 1947, de « PRINCE PHILIPPE » in 1948. De « LONDON-ISTANBUL » van het Zeewezen werd gedurende 1949 voor bepaalde tijd gecharterd door de Southern Railway, in afwachting dat de nieuwe « MAID OF ORLEANS » afgeleverd werd.



1949 Maid of Orleans

In 1949 werd door het Zeewezen de eerste drive on - drive off carferry, de « CAR FERRY », op het kanaal ingelegd. Het schip werd in 1952 omgedoopt in « PRINSES JOSEPHINE-CHARLOTTE ».

De Franse maatschappij S.A.G.A. verloor haar twee pakketboten tijdens de oorlog, de « COTE D'AZUR » en de « COTE D'ARGENT ». De schepen werden in 1951 vervangen door één enkel schip, dat eveneens de naam kreeg « COTE D'AZUR ». De treinferry « SAINT GERMAIN » kwam het volgend jaar in de lijn.

Townsend Brothers Car Ferries verkochten dra na de oorlog hun enig vaartuig, de « FORDE », aan een rederij uit Gibraltar.

In 1949 kochten ze van de Royal Navy een fregat van de « RIVER » klasse, en lieten het ombouwen tot carferry. Het schip behield zijn naam die het droeg bij de Royal Navy, de « HALLADALE ».

Op 1 januari 1948 werden de spoorwegen in Groot-Brittannië genationaliseerd, met inbegrip van de kanaaldiensten. De kanaaldiensten werden ingedeeld als Shipping divisions van de spoorwegsektoren (Regions), die overeenstemmen met de gebieden van het land die vroeger bediend werden door de private spoorwegmaatschappijen (Southern Region - Southern Railways). Een pakketboot van de spoorwegen, de « DINARD », die voordien Southampton had als thuishaven, werd omgebouwd tot carferry voor de dienst Dover-Boulogne.

Na de oorlog werd het oostelijk gedeelte van de haven van Dover vrij gegeven door de Admiraliteit. De havencommissie van Dover bouwde er twee ontschepingsbruggen voor motorvoertuigen met de nodige infrastructuur en gebouwen. Het complex werd in juni 1953 door de heer Lennox-Boyd, de toenmalige Britse Minister voor Vervoer, plechtig ingehuldigd. Townsend had in 1951, voor eigen rekening, een landingsbrug gebouwd te

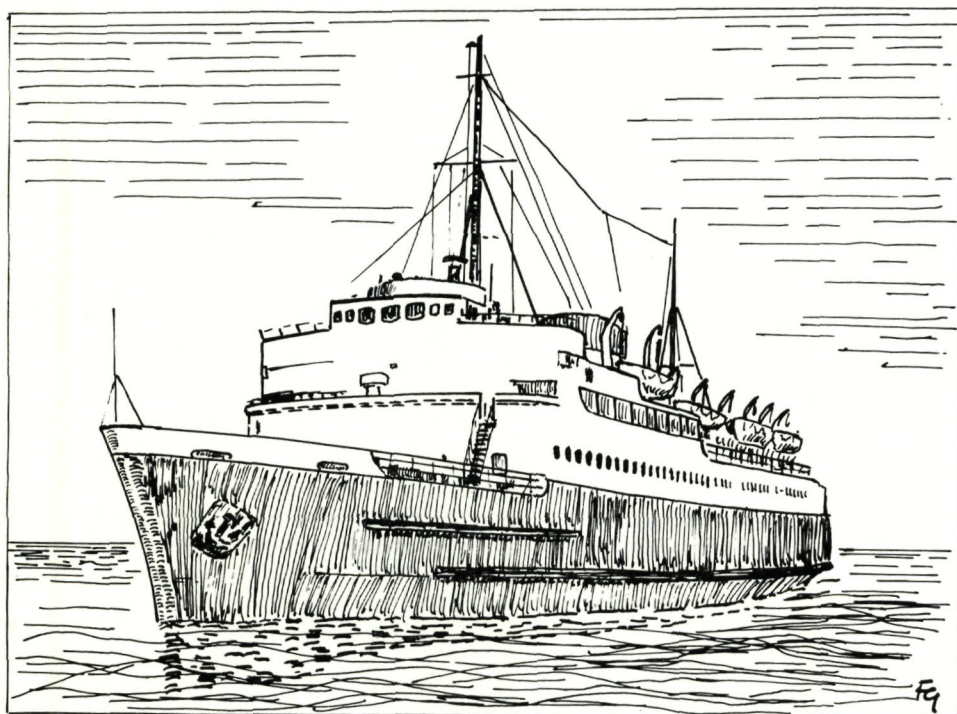


Kales, terwijl in 1952 voor rekening van de Chambre de Commerce van Boulogne, aldaar de constructie van twee landingsbruggen werd aangevat. Vanaf de zomer van 1953 werd de landingsbrug te Oostende in bedrijf genomen, zodat men slechts vanaf dat ogenblik ten volle kon gebruik maken van de exploitatiemogelijkheden van de roll on - roll off carferries. Tot dan had men de carferries moeten laden en lossen door middel van kranen. Toen Captain S.M. Townsend de eerste carferrydienst inrichtte in 1928, met de S.S. « ARTIFICER », had hij wellicht geen idee van wat hij uiteindelijk begonnen was. De « ARTIFICER » kon 15 auto's en 12 passagiers inschepen. De Townsendveer liep tussen Dover en Kales en indien er meer dan 12 passagiers waren moesten de overvallige passagiers de overtocht maken met de pakketboot van de Southern Railways en hun wagens aan de overzijde van het Kanaal vervoegen. Townsend onderhield van bij het begin van zijn dienst de beste betrekkingen met Dover Harbour Board en huurde van hen een terrein in de Eastern Docks waar hij de wagens in- en ontscheepte (in de omgeving van de huidige carferry installaties).

In 1930 kwam bij Townsend een groter schip in dienst, de « FORDE ». Het schip was een omgebouwde mijnlegger, in 1919 in dienst genomen door de Royal Navy, uiteraard als mijnlegger.

Gedurende de twintiger jaren had de Southern Railway verschillende kleine vrachtschepen laten bouwen voor de vaart op de kanaal Eilanden en het vasteland. Een van deze schepen werd op de werven van Henderson te Glasgow omgebouwd tot carferry ten behoeve van de S.R. en omgedoopt in « Autocarrier », en kwam in 1931 in dienst.

Het Bestuur van het Zeewezen besliste om eveneens een carferry dienst in te richten, en liet de pakketboot « VILLE DE LIEGE » door Cockerill ombouwen. Het schip werd herdoopt in « LONDON-ISTANBUL » en werd in 1936 in lijn genomen. De naam sproot voort uit een nieuw Europees wegnnet, dat het mogelijk zou maken om vanuit London naar



S.S. Lord Warden

Istanbul te rijden per auto, uiteraard via Dover-Oostende. (Het eerste stuk van het wegen-net L.I. op Belgisch grondgebied was het stuk snelweg tussen Jabbeke en Aalter, aange-legd tussen 1937-39).

De « Autocarrier » werd tijdens de oorlog omgebouwd tot « Recreation ship » (ontspan-ningsvaartuig) ten behoeve van de Britse vloot en was uitgerust met onder meer een kinema- en biljartzaal. Na de oorlog werd het schip tot in 1954 gebruikt op de cargodiensten tussen Folkestone en Kales.

In 1949 kwam de « CARFERRY » in dienst tussen Dover en Oostende. Het vaartuig kon circa 100 auto's inschepen. In 1952 werd door de Britse spoorwegen hun eerste specifieke rij op rij af carferry in dienst genomen, de « LORD WARDEN ».

Het schip kon 120 auto's vervoeren en werd ingelegd tussen Dover en Boulogne. Het schip had zoals de « CARFERRY » slechts één garagedek. Townsend had een paar jaar vroeger de « HALLADALE » in dienst genomen. Het vaartuig bood plaats aan 60 auto's en 388 passagiers. Een groot gedeelte van de auto's werd gestuwd op een open dek en moest bij slecht weer afgedekt worden met dekzeilen.

In 1956 werd het N.V. « Townsend Car ferries Ltd. » overgenomen door de George Nott Industries uit Coventry. Captain Townsend trok zich terug uit de maatschappij en ging zich vestigen te Bournemouth, als rentenier. De maatschappij behield echter de naam « Townsend Car Ferries ».

In 1958 werd door het Zeewezen een tweede carferry in de lijn gebracht, de « ARTE-VELDE », die de vervoerscapaciteit op de lijn tussen Dover en Oostende met meer dan 150 % verhoogde.

Eveneens in 1958 werd de eerste franse carferry, de « COMPIEGNE », in dienst genomen op de lijn tussen Dover en Boulogne. Het jaar daarna, op de 28ste mei, bracht British Rail een nieuwe carferry in dienst, de « MAID OF KENT ». Het schip kon 180 voertuigen inschepen en is het enige schip van British Rail dat Dover heeft als thuishaven. Met uit-zondering van de « NORMANNIA » hebben de overige schepen van British Rail Londen als thuishaven (de « NORMANNIA » is ingeschreven te Southampton). Door het in dienst treden van de « MAID OF KENT » werd de « DINARD » overtollig en werd hij verkocht aan een Finse rederij.

In 1961 werd de « HALLADALE » van Townsend uit de lijn genomen en het volgende jaar verkocht. Alhoewel Notts Industries reeds in 1956 Townsend had opgeslorpt, was het slechts in 1962 dat de nieuwe rederij op volle toeren begon te draaien.

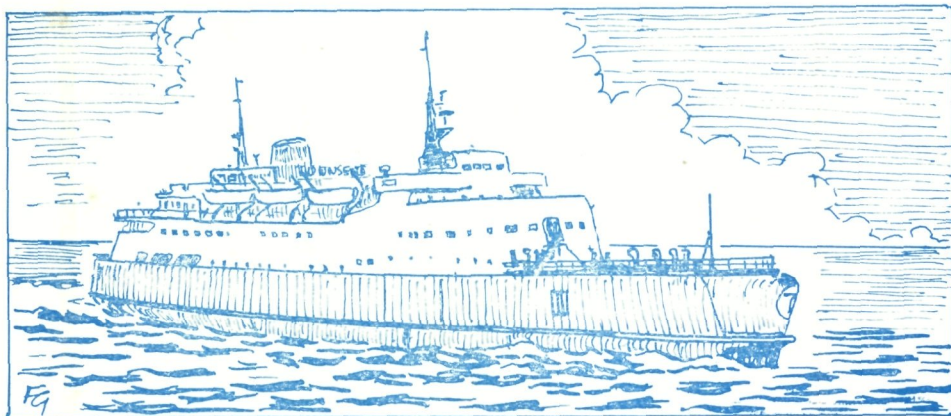
Notts had zich gedurende de vijf eerste jaren tevreden gesteld met het uitbaten van de « HALLADALE », een schip met eerder beperkte mogelijkheden. Doch in de volgende vier jaar zou de rederij drie nieuwe schepen in de lijn brengen en daarenboven het Bel-gisch monopolie voor vervoer tussen Dover en de Belgische kust doorbreken. Notts (Townsend) werd een geducht concurrent voor de overige veerdiensten. De aandelen van Notts Industries stegen in zeer korte tijd van 9 tot circa 35 shilling.

Het eerste van de nieuwe schepen, de « FREE ENTERPRISE » werd gebouwd op de werf van het N.V. GUSTO te Schiedam, voor de som van één miljoen pond (140.000.000 fr.). De « FREE ENTERPRISE » is een eerder vrij compact schip, waarvan Townsend uiterst tevreden was, zodanig dat alle volgende schepen op de werf van Gusto werden gebouwd. Het is wel eigenaardig dat een rederij die in haar banier de slogan « Buy British » (Koop Brits) voert haar schepen laat bouwen in het buitenland (al beschouwen de Britten de Nederlanders als anglofielen).

In hetzelfde jaar als de « FREE ENTERPRISE » kwam de derde carferry van het Zeewezen in de vaart, de « KONINGIN FABIOLA ». Het M.S. « KONINGIN FABIOLA » was het eerste schip voor de Oostende-Dover lijn niet gebouwd op de Cockerill werven sinds 1892, toen door de werven van William Denny uit Dumbarton, Groot-Brittannië, de radarboot SS. « LEOPOLD II » werd gebouwd.

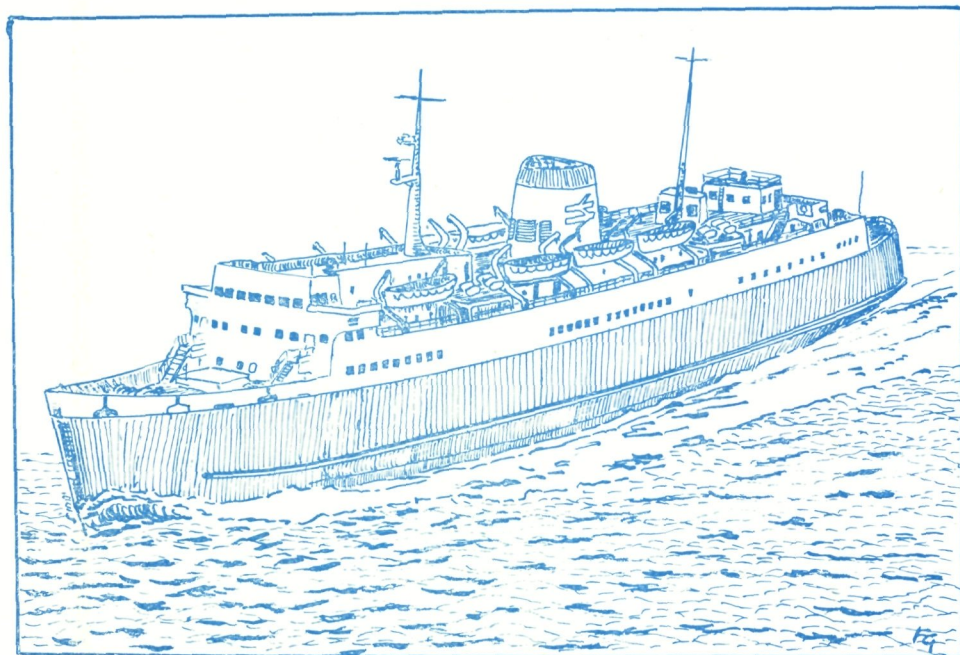
Op het einde van 1963 besloot British Rail de pakketbootdienst tussen Southampton - St. Malo en Le Havre op te schorten. Daar zodoende twee pakketboten vrij kwamen werd er beslist om beiden om te vormen tot carferry.





### *Free Enterprise II*

De « FALAISE » werd het eerste schip op de nieuwe lijn tussen Newhaven en Dieppe terwijl op 21 april 1964 het T.S.S. « NORMANNIA » in dienst kwam tussen Dover en Boulogne. Een capaciteit van 110 voertuigen maakte van het schip de kleinste carferry van British Rail. Door de aard van de ombouw heeft de « NORMANNIA » geen passagiershutten noch restaurant. De passagiers moeten zich tevreden stellen met een zelfbedienings snack-bar. (Het schip werd in 1952 gebouwd).



"DOVER"

Tegen de tijd dat de « NORMANNIA » van British Rail in dienst kwam was het bekend dat er in de loop van 1965 drie nieuwe carferries in dienst zouden komen, vóór het zomerseizoen '65. Nieuwe ontschepingsbruggen waren gepland te Boulogne en te Kales, terwijl de Dover Harbour Board meer dan twee hectaren grond op de zee won en daar een derde ontschepingsbrug bouwde.

Het tweede Townsend schip, de « FREE ENTERPRISE II » kwam in mei '65 in dienst. Het was het eerste schip te Dover met ontschepingspoorten vóór en achter.

Na dit schip kwam de nieuwe carferry van British Rail in de vaart, de « DOVER », terwijl vlak vóór de zomer het derde nieuw schip, de « ROI BAUDOUIN » van het Zeewezen de vloot op het Kanaal kwam versterken.

Het honderdjarig kontrakt voor het vervoer van de post, dat afgesloten was tussen de Britse Koningin Victoria en de Belgische Regering, eindigde in 1962. Dit was gedeeltelijk de aanleiding tot een verzoek van een britse private maatschappij, Townsend Car Ferries Ltd., om een carferrydienst in te richten tussen Dover en de Belgische kust. Het Zeewezen dat zich steeds inspande om de rentabiliteit van zijn eigen vloot te verhogen, reageerde negatief tegenover dit verzoek. Townsend won uiteindelijk het pleit, zodat in maart 1966 het honderdjarig monopolie van het Zeewezen doorbroken werd, toen de « FREE ENTERPRISE II » de route Dover-Zeebrugge inwijdde.

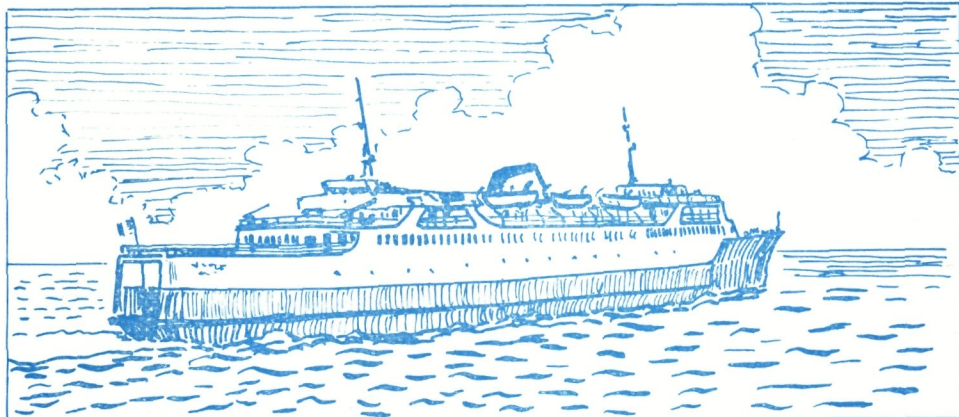
In juni 1966 kwam een nieuwe franse carferry in dienst, de « CHANTILLY ». Het schip is uitgerust met een lift tussen de garagedekken en de passagiersverblijven, terwijl eveneens een speelruimte voor kinderen voorzien is.

In juli 1966 nam Townsend een derde carferry in de dienst, de « FREE ENTERPRISE III », eveneens gebouwd op de werven van Gusto te Schiedam. Het schip kan 250 auto's vervoeren. Evenals de « FREE ENTERPRISE II » kan het schip, te Dover, terzelfdertijd op twee niveau's laden.

Toen in 1965 de General Navigation Company haar activiteit inkromp, kocht één van de leden van George Nott groep (waarvan Townsend eveneens deel uitmaakt), de Stanhope Steam Ship Company, de « ROYAL SOVEREIGN » af van deze maatschappij. Het schip werd te Amsterdam omgebouwd tot « ro-ro » (carferry voor vrachtwagens). Het schip werd door Townsend geharтерd en werd in augustus 1967 ingezet op de lijn tussen Dover en Zeebrugge.

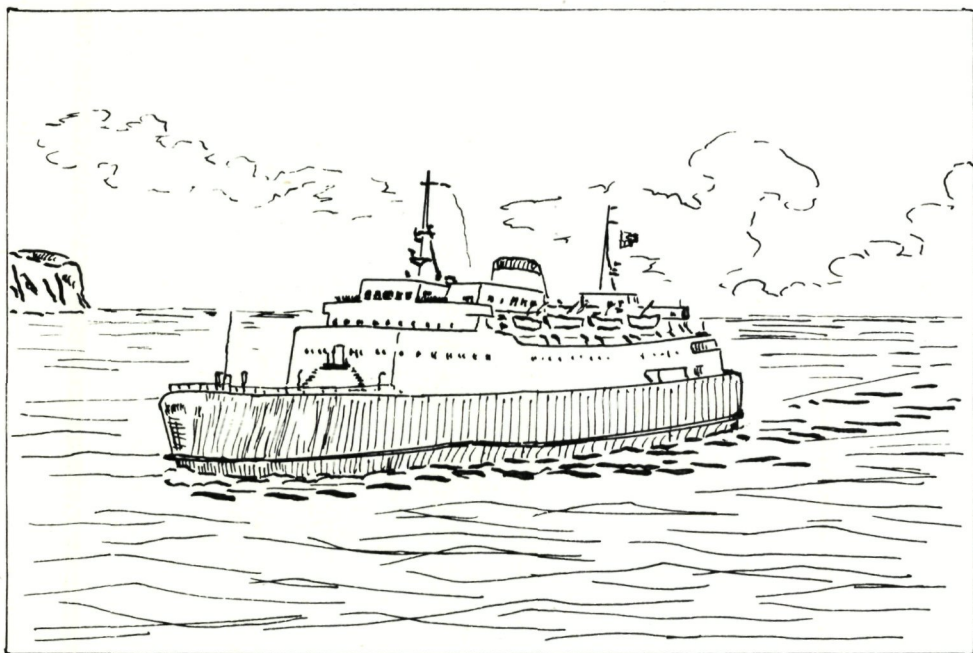
In 1967 werd te Dover begonnen met de bouw van een helling en station voor luchtkussenvoertuigen (hovercraft). In augustus 1968 werd de hovercraftdienst gestart tussen Dover en Boulogne door British Rail met een S.N.R.4 (zie SCHUTTEVAER, 2e jaargang, nr. 8).

Vóór het hoogseizoen '70 zal Townsend nog een carferry in dienst nemen, de « FREE ENTERPRISE V ». Dit schip is een zusterschip van de « F.E. IV », op enkele details van de



"Chantilly" - Dover-Kales route





### Free Enterprise III

binneninrichting na. Zo werd aan boord een zelf-bedieningswinkeltje ingericht. Dit is de eerste maal dat een dergelijke « shop » aan boord van een kanaalschip werd ingericht. Op dit ogenblik is het misschien wel interessant een blikje te werpen op de ontwikkeling van de Townsendschepen.

Alle « F.E. » werden op de I.H.C. Holland werf Gusto te Schiedam gebouwd. De « F.E. I » werd in 1962 geleverd, de II en de III respectievelijk in 1965 en 1966. De F.E. IV werd in 1969 afgeleverd.

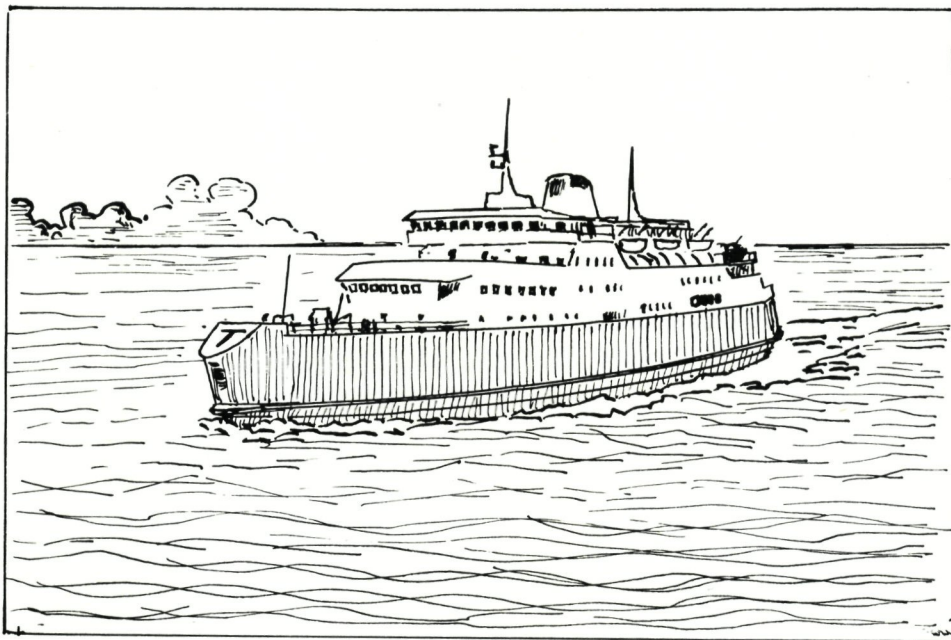
De afmetingen van de schepen zijn :

- F.E. I - lengte over alles 96,50 m., breedte 15,85 m ;
- F.E. II - lengte over alles 108,10 m, breedte 17,90 m ;
- F.E. III - lengte over alles 117,50 m, breedte 18,60 m ;
- F.E. IV en V - lengte over alles 117,50 m., breedte 19,05 m.

Ondanks het feit dat de « FREE ENTERPRISE III » en « FREE ENTERPRISE IV » dezelfde lengte over alles hebben en beide ontworpen zijn voor het vervoer van 1.200 passagiers en 280 auto's, zijn het niet volledig zusterschepen. Behalve dat de laatste iets breder is dan de voorgaande, zijn er meer verschillen. De F.E. III is uitgerust met twee, de F.E. IV met drie schroeven. Verder is het front van de bovenbouw gewijzigd.

Voor is er een « observationroom » met grote vooroverhellende ramen, zodat de passagiers, gezeten in luxueuse vliegtuigstoelen, een vrij uitzicht op het dek en de zee hebben. Achter de « observationroom » zijn twee salons waar ook winkels en bars gelegen zijn. De sfeervolle eetzaal biedt plaats aan 134 passagiers.

Een dek hoger zijn drie zitsalons, die dienst doen als « rustsalons » en waar de lichtsterkte van de verlichting naar behoefte geregeld kan worden. Op het sloependock zijn 17 twee- tot vier-persoonshutten, die overdag zitplaats bieden aan zes passagiers.



### Free Enterprise IV.

Evenals de voorgaande F.E. ferries zijn ook de IV en de V voorzien van Smit-MAN motoren. Deze geven de schepen een snelheid van circa 20 knopen vooruit - en meer dan 15 knopen achteruitvarend. Het totale vermogen van de geïnstalleerde machine is 16.000 PK. Het is eveneens ook wel interessant om enkele cijfers te vergelijken wat de trafiek 1969 betreft (aantal verhandelde wagens en passagiers).

	Passagiers (CF + Pak.)	Auto's
Oostende	1.960.390	220.592
Zeebrugge	341.495	77.344
Dover	4.373.226	752.223

### TREINFERRIES UIT DOVER

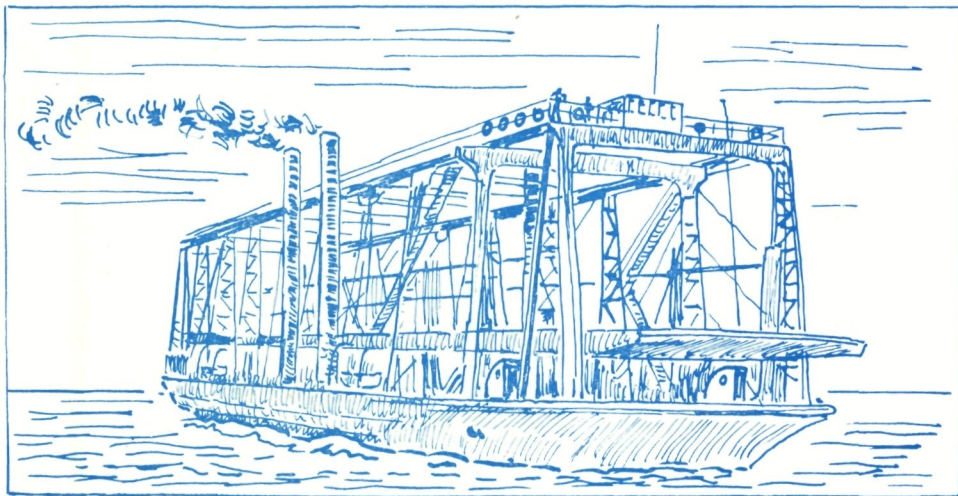
Sinds de Eerste Wereldoorlog werden er door de Britten treinferries ingelegd tussen Albion en het Europese vasteland. In 1917 besloot het Britse Ministerie van Oorlog (The War Office - Landsverdediging bij ons !) speciale veerponten voorzien van sporen te gaan gebruiken voor het verschepen van spoorwegmaterieel van Groot-Brittannië naar het front op het vasteland. Nog in hetzelfde jaar werden geregelde diensten geopend tussen Southampton Richborough op de Britse zuidkust en de Franse havens Dieppe, Kales en Duinkerke. Een van deze veerponten was de eigenaardige S.S. « LEONARD », uitzonderlijk, omdat het voorzien was van een beweegbaar treindek, dat op gelijk niveau met de kaai kon gehesen worden voor het laden en het lossen.

Voor zover ons bekend, heeft geen enkel ander treinferry een dergelijke installatie gekend. Het S.S. « LEONARD » werd in 1914 gebouwd door Cammell - Laird te Birkenhead. Het vaartuig voer op de Sint-Laurence stroom in Kanada, totdat het in 1917 werd aangekocht door de Britten voor de Kanaalveerdienst.

Na de eerste wereldbrand werd het schip omgebouwd tot tanker. Deze oorlogsveerdiensten zijn de oorsprong geweest van de dienst tussen Harwich en Zeebrugge.

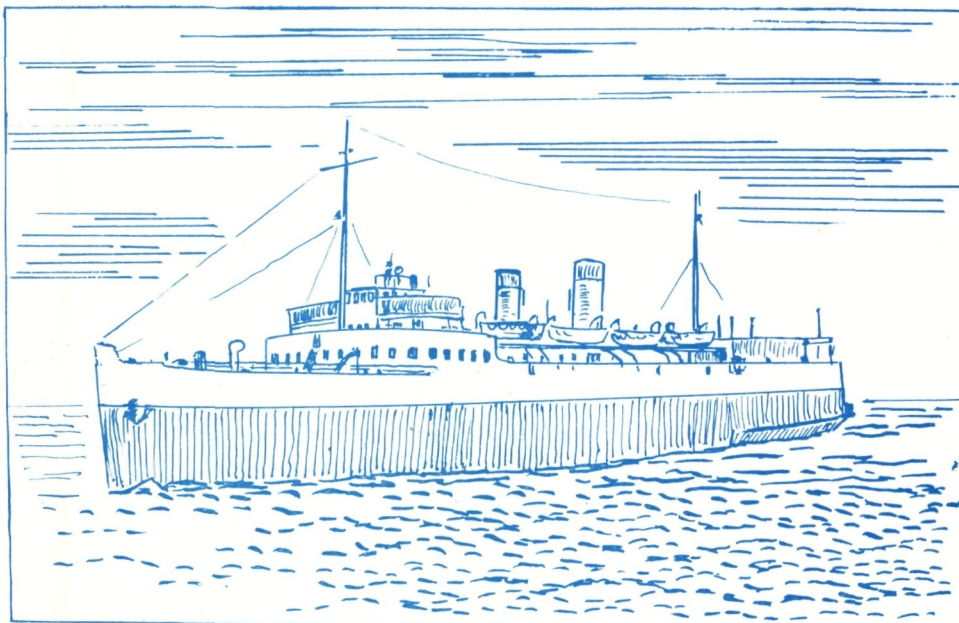
In 1936 werd een treinferry dienst opgericht tussen Dover en Duinkerke. De doorgaande nachttrein Londen-Parijs maakt van deze verbinding gebruik.



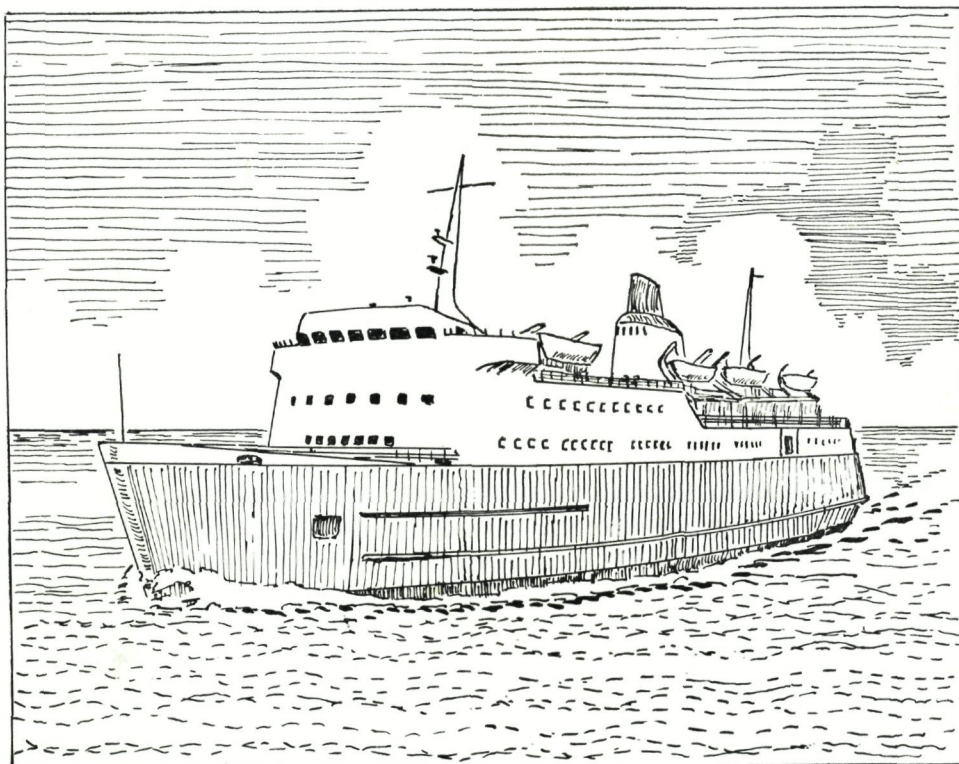


1917 - s.s. "Leonard"

Ten behoeve van deze dienst werden drie schepen gebouwd in 1934-35, de « TWICKENHAM FERRY », de « HAMPTON FERRY » en de « SHEPPERTON FERRY ». De « TWICKENHAM FERRY » werd in 1939 aan de Fransen (Angleterre - Lorraine - Alsace S.A. de Navigation) overgemaakt als compensatie voor het verlies aan trafiek op de Duinkerke-Folkestone lijn.



s.s. "Shepperton Ferry"



**Vortigern**

Naast spoorwegwagens en handelsvoertuigen kunnen deze schepen een aantal auto's vervoeren in een garage op het achterdek.

In 1952 brachten de Franse Spoorwegen een nieuwe treinferry in dienst, de « SAINT GERMAIN ». Het schip werd gebouwd te Elsinör in Denemarken. Het schip fungeert tevens als reserve schip voor de carferry dienst Dover-Boulogne, waarbij het 130 voertuigen kan inschepen. De « SAINT GERMAIN » kan 35 spoorwagens aan boord nemen en is voorzien van 30 slaapsteden voor passagiers.

In 1969 bracht British Rail een nieuwe polyvalent schip in de lijn, de « VORTIGERN », die echter in de zomer dienst doet als carferry tussen Dover en Boulogne. In hetzelfde jaar werd de « HAMPTON FERRY » uit dienst genomen.

#### **VEERDIENSTEN UIT SOUTHAMPTON**

##### **Normandy Ferries**

Deze private rederij, beheerd in partnership door de General Steam Navigation Co, Ltd., en de Société Anonyme de Vérance et d'Armement baat een lijn uit tussen Southampton en Le Havre.

De overtocht duurt zowat 7 uur. Tijdens het hoogseizoen zijn er tot 10 afvaarten per week, in beide richtingen, terwijl er tijdens de overige maanden een dagelijkse dienst verzekerd wordt. De kostprijs van een enkele overtocht bedraagt £ 3-18 s (ongeveer 465 fr.).

De lijn beschikt over twee moderne carferries, de « DRAGON » en de « LEOPARD » van 6000 ton, die 511 passagiers kunnen inschepen en 250 auto's, of 65 vrachtwagens.

##### **Townsend Thoresen Ferries**

De Thoresen Ferries die in 1968 samensmolten met Townsend, baten twee lijnen uit met Southampton als uitgangspunt, één naar Le Havre, de tweede naar Cherbourg.



Tijdens de zomermaanden zijn er 10 afvaarten per week naar Le Havre en 18 naar Cherbourg. Er is een dagelijkse dienst, op beide routes, tijdens de andere seizoenen.

De overtocht naar Cherbourg is korter dan naar Le Havre en neemt 5 uur in beslag. De tarieven zijn dezelfde als op de Normandy Ferries op de beide routes.

Thoresen beschikt over vier carferries op deze routes, de « VIKING I », II, III en IV, waarvan de laatste slechts vrachtwagens opneemt.

In juli 1968 werd door het Zeewezen een vijfde carferry in lijn gebracht, de « PRINCESSE ASTRID », gebouwd door Boelwerf te Temse. De nieuwe lijn tussen Oostende en Harwich werd gestart op 29 mei 1968.

In juni 1969 werd door Townsend een vijfde schip in de vaart genomen, de « FREE ENTERPRISE IV ». Het schip werd op 1 maart 1969 te water gelaten op de werven van Gusto (I.H.C.) te Schiedam. Het wordt aangedreven door drie schroeven met verstelbare spoed en is uitgerust met twee boegschroeven, die een gezamenlijke stuwkracht hebben van meer dan 10 ton. Het schip kan 280 personenvervoertuigen vervoeren en 1.200 passagiers, of een combinatie van 40 vrachtwagens en 60 auto's.

In juli 1969 werd door British Rail een nieuwe carferry ingezet tussen Dover en Boulogne, de « VORTIGERN ». Het schip, dat 4.800 ton meet, werd gebouwd door Swan Hunter voor de som van 2,5 miljoen pond sterling (circa 300.000.000 frank). Het is het eerste van een reeks polyvalente schepen die door British Rail in dienst zullen genomen worden (er bestaan plannen voor 25 schepen). De S.S. « DOVER » werd bij het in dienst komen van de « VORTIGERN » overgeplaatst naar de diensten op de Ierse Zee.

De « VORTIGERN » wordt in de zomer gebruikt op de carferrydienst tussen Dover en Boulogne en tijdens de overige seizoenen van het jaar op de treinferry dienst tussen Dover en Duinkerke.

Het schip kan 1.000 passagiers vervoeren en 240 auto's. Als treinferry kan het 30 goederenwagens inschepen en 40 auto's, of 10 slaapwagens, 11 goederenwagens en 40 auto's, of 40 vrachtwagens en 40 auto's, of combinaties van deze.

De « VORTIGERN » is circa 116 meter lang (over alles) en heeft een breedte van 18,60 m (tussen de spanten). Het schip heeft een vermogen van 14.560 epk (Crossley Pielstick) en wordt gedreven door twee schroeven met verstelbare spoed. Het is uitgerust met een boegschroef, dubbel achterroer, voorroer en stabilisatoren.

## **DE OVERIGE DIENSTEN**

Naast de reeds beschreven diensten uit Dover en Southampton en de lijnen naar de Kanaal Eilanden, worden er nog vier kanaaldiensten uitgebaat, één door de Britse Spoorwegen (B.R.), twee door de Franse Spoorwegen (S.N.C.F.) en één door het Belgische Zeewezen. De lijnen van de Engelse Oostkust naar het continent worden hier buiten beschouwing gelaten, daar dit in wezen Noordzee veerdiensten zijn en geen Kanaaldiensten. (Als het Kanaal wordt beschouwd als de zee-engte tussen Frankrijk en Engeland - de Britten noemen de zee-engte : « The English Channel - het Engels Kanaal - de Franse « La Manche » - trechternet - buis).

### **1. Folkestone - Boulogne**

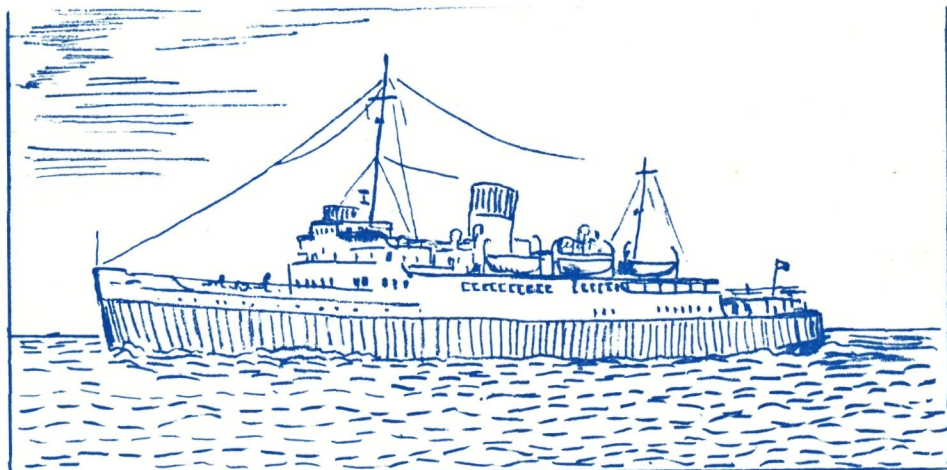
Deze pakketboot dienst wordt uitgebaat door Britse Spoorwegen. Op deze lijn worden twee schepen ingezet, de « MAID OF ORLEANS » en de « ST. PATRICK ».

De « MAID OF ORLEANS » werd gebouwd in 1949 voor de British Transport Commission, en was één van de eerste schepen gebouwd voor rekening van de genationaliseerde spoorwegen. De pakketboot « ST. PATRICK », zoals de naam laat vermoeden, werd origineel ingezet op de lijnen in de Ierse Zee (Fishguard - Roselare), en gebouwd in 1948. In 1959 werd het schip overgenomen door de British Transport Commission en ingezet op het Kanaal. Het werd gebruikt op de Southampton - Le Havre en Southampton - St. Malo lijnen totdat deze in 1964 werden opgeheven. In april 1965 werd het schip ingezet op de Folkestone - Boulogne route, nadat het omgebouwd werd tot een « enkele klasse » schip.

De overtocht tussen Folkestone - Boulogne duurt ander half uur.

### **2. Folkestone - Kales**

Deze pakketbotendienst werd uitgebaat door de Franse Spoorwegen met één schip, de « COTE D'AZUR ». Het schip werd in 1951 gebouwd op de werven van de S.A. Forge de la Méditerranée te Le Havre. Het schip kan 1.450 passagiers inschepen, doch het beschikt over geen ligplaatsen. De overtocht duurt 1 u 30.



s.s. St. Patrick

### 3. Newhaven - Dieppe

Deze carferry dienst, ingesteld in 1964, wordt uitgebaat door de Franse Spoorwegen met twee carferries, de « VALLESCAY » en de « VILLANDRY ». Deze twee schepen werden gebouwd in 1965 en zijn qua lijn praktisch identiek met de « CHANTILLY » van de Kales-Dover route. Ze kunnen 152 auto's opnemen. Op deze lijn worden in de zomer tot 6 afvaarten ingelegd. De overtocht duurt 3 u 45. Op deze schepen zijn er slechts 16 ligplaatsen in hutten, ter beschikking van de passagiers.

(Op de « CHANTILLY » 8 - ter vergelijking op de « PRINCESSE ASTRID » zijn er 151, op de « F.E. V » 68).

De tarieven van voertuigen zijn dezelfde als voor de Dover lijnen, doch de passagiers betalen heel wat meer, namelijk £ 3-10-0, ten overstaan van £ 2-12-0.

De afstand Newhaven-Dieppe bedraagt 64 mijl, Oostende-Dover 61,5.

### 4. Oostende - Folkestone

Pakketbotendienst uitgebaat tijdens het zomerseizoen door het Belgisch Zeewezen.

### FOLKESTONE

Door British Rail Sealinks (de maritieme diensten van de Britse spoorwegen) wordt een nieuw project in uitvoering gebracht te Folkestone, dat £ 750.000 (90.000.000 fr.) gaat kosten.

Het project betreft het bouwen van een « terminal » voor het verhandelen van carferry-, passagiers- en vrachtrafik (roll on - roll off), met o.m. een ontschepingsbrug van circa 60 meter lengte, auto-onderzoekshallen, tolgebouw voor vracht, parkeringsruimten, en een dienstgebouw (reservatie- en verkoopskantoor, restaurant, enz...). Langs de kaai is er reeds een rechtstreekse spooraansluiting aanwezig.

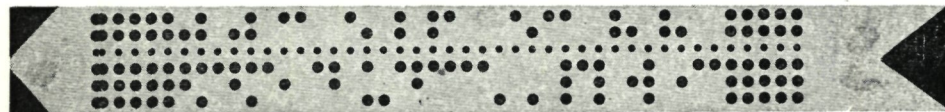
Begin 1971 worden de werken aangevat, om medio 1972 af te zijn. Ten behoeve van de nieuwe geplande diensten vanuit Folkestone werden twee « polyvalente » schepen besteld door British Rail, voor de globale som van 960 miljoen frank.

### OOSTENDE

Het Zeewezen heeft eind 1970 een « polyvalent » schip besteld bij Boelwerf te Temse. (Door « polyvalent » wordt verstaan : een schip dat verschillende functies kan vervullen, d.w.z. carferry, passagiers- en roll on - roll of vrachtvervoer, - de Engelsen noemen dergelijke schepen « multi-purpose », « polyvalent » betekent bij hen een schip met een nog groter opzet, nl. het eveneens opnemen van spoorwagens).

Het nieuw schip zal 118 meter, over alles, lang zijn, een breedte hebben van meer dan 19 meter, met een diepgang van circa 4,20 m. Het zal ??? personenwagens kunnen opnemen en 1200 passagiers. Het zal van het door-rij type zijn, met hek- en boegdeur.





# telex mar mar

## chronique de la marine marchande

● Nos informations aujourd'hui sont très diversifiées et nous commencerons par notre pays. Quelle est la situation de notre flotte ? **G. DOYEN**

Cette flotte se compose de : 1 transporteur de marchandises en vrac (480.463 t.dw.), 31 navires de charge (277.394 t.dw.), 1 transporteur de produits chimiques (25.233 t.dw.), 2 transporteurs de marchandises combinées (63.680 t.dw.), 1 porte-containers (28.484 t.dw.), 8 navires réfrigérés (44.583 t.dw.), 4 navires polyvalents (81.400 t.dw.), 14 pétroliers (475.142 t.dw.), 2 minéraliers (128.595 t.dw.), 1 navire frêt-passagers (15.488 t.dw.), 3 allèges de mer (41.790 t.dw.), 1 navire transporteur de déchets (1.719 t.dw.), 6 paquebots (3.057 t.dw.), 6 car-ferries (3.838 t.dw.).

Durant la troisième trimestre de cette année, quatre navires ont été vendus : Le cargo « HELMI » de 1.904 tx.b. que la Belgian Baltic Lines S.A. a cédé à l'armement Kenian Southern Line Ltd. Le « MARLY II » un bulk carrier de 11.515 tx.b. appartenant à l'UBEM a été revendu à l'armement Somelda Corporation of Liberia. Le cargo « MOERO » de 8.770 tx.b. a été revendu par la Compagnie Maritime Belge à la firme Yarmouth Shipping Company, Ltd. de Monrovia. Enfin, le « TECUM UMAN » un cargo de 3.284 tx.b. a été vendu par Continental Lines à Imbros Shipping Co. Ltd. de Nicosie. Par contre, deux nouveaux navires ont été intégrés dans la flotte. Le bulk carrier « KYOTO » de 36.914 tx.b., construit à Hoboken en 1973, a été livré à ses propriétaires, en l'occurrence la Belgian Bulkcarrier et Cobelfret. Par ailleurs, le car-ferry « PRINS PHILIPPE » de 5.071 tx.b., construit à Tamise a été livré à la Régie des Transports maritimes. Un seul navire a été mis en chômage durant cette période, le paquebot « KONING ALBERT » de 2.189 tx.b., propriété de la R.T.M.

Au 30 septembre, on relevait sur le carnet des chantiers 16 navires en commande pour compte d'armements belges. Le chantiers Cockerill de Hoboken doit livrer 1 bulk carrier de 63.000 t.dw. à Belgian Bulk carriers (l'exploitant étant UBEM), 2 bulk carriers de 65.000 t.dw., à GATX Bulkcarriers Belgium, 1 barge de pont de 10.750 t. à Union de Remorquage et de Sauvetage. Le chantiers soviétique Nikolayev a livré le cargo « MONSOON » de 16.618 t.dw. à la Cie Maritime Belge. Le chantier Boel de Tamise quant à lui doit livrer 1 bulk carrier de 67.000 t.dw. à la C.M.B. (LR) SA, 1 pétrolier de 80.000 t.dw., le ER « LIMBURGIA » à ses propriétaires (Ahlers en sera l'exploitant), 1 autre pétrolier de 80.000 t.dw. le ER « WALLONIA » à ses propriétaires pour les mêmes, 4 tankers pour produits finis de 30.500 t.dw. chacun à Belgian Bulk Transport, 1 car-ferry « PRINCE LAURENT » de 1.000 t.dw. à la R.T.M., 1 bulk carrier de 30.000 t.dw. à Boelwerf, 1 bulk-carrier de 66.500 t.dw. à la C.M.B. D'autre part, le chantier naval de Rupelmonde livrera une barge de mer de 3.300 t.dw. à Continental Lines.

Ceci semble rassurant pour l'avenir.

\*\*\*

● Une collection d'objets d'arts et de monnaies anciennes provenant des épaves de quatre bateaux disparus en Mer du Nord, aux XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles, sera vendue le 8 novembre prochain à la Salle des ventes londonienne « SOTHEBY'S ».

Ce trésor, jugé d'un considérable intérêt historique, avait été retrouvé par une équipe de plongeurs dirigée par l'archéologue belge Robert Stenuit qui avait mené ses recherches, en 1971 et 1973, au large des Iles Shetland.

Le but de l'expédition était de retrouver le navire hollandais « LAST DRAGER », assurant la liaison avec les Indes orientales, qui avait sombré en 1653. Seul 36 des 206 personnes à bord avaient pu être sauvées. Trois autres épaves furent découvertes : un navire de guerre hollandais, le « CURAÇAO », perdu en 1720 alors qu'il escortait un convoi chargé de produits orientaux précieux, une frégate de la marine impériale russe, l'« EVASTA » disparu en 1780 et surtout la frégate danoise « WENDELA ». Cette dernière avait sombré en 1737, alors qu'elle allait de Copenhague au comptoir danois en Asie de Coromandel, avec à son bord une importante cargaison de pièces d'or. Un beau succès.

\* \* \*

● Chez nos voisins du Sud, nous apprehons que sauf accident de parcours actuellement imprévisible, le Port du Havre va peut-être à la fin de la présente année réussir son troisième doublé en moins de quinze ans. Le trafic général est, en effet, passé de 10 millions de tonnes en 1949, à 20 millions en 1961, à 43 millions en 1968 pour atteindre selon toute vraisemblance, à la fin de l'année en cours, nettement plus de 80 millions de tonnes.

Un autre aspect favorable qu'il convient de souligner nous est proposé par l'évolution de l'activité des marchandises diverses ; quelques chiffres prouveront que la position du Port du Havre dans ce domaine s'est également améliorée.

Le port du Havre occupait en 1959 la quatrième place en France pour les marchandises diverses avec 1.900.000 tonnes ; en 1964, la troisième place avec 2.500.000 tonnes ; en 1972, la seconde place, avec 4.600.000 tonnes.

Au terme des 8 premiers mois de 1973, on retiendra que l'avance du trafic général est de + 43 % par rapport à la même période de l'année précédente. Par ailleurs, on a enregistré pour les marchandises diverses une augmentation de 24 %, pourcentage jamais atteint jusqu'alors.

\* \* \*

● De leur côté, les Soviétiques se convertissent à la containerisation, c'est un fait évident, et la mutation s'opère à vive allure à en juger par les derniers développements. Déjà, des premières séries de navires porte-containers intégralement cellulaires sont en cours de construction tandis que le pont terrestre transsibérien subit toutes les adaptations requises. Il s'avère maintenant que les Russes s'apprêteraient à commander un certain nombre de containers pour dry cargo, des boîtes de 20 pieds, mais aussi des machines pour les remplir, et éventuellement des unités de manutention. Ces commandes seraient destinées à des firmes britanniques.

A en croire Sir Richard Bonallack, président de la Freight Bonallack Ltd. qui participa au voyage en Russie d'une commission anglo-soviétique sur la containerisation, les Russes ont définitivement jeté leur dévolu sur le container standard ISO de 20 x 8 x 8 pieds qu'ils considèrent comme le mieux approprié pour leur commerce extérieur.

Tout le concept de la containerisation en Russie sera basé sur la boîte de 20 pieds. Pour l'instant on compte 130 terminaux ferroviaires, mais le but est de porter ce nombre à 1.300 et plus tard à 2.000.

D'ores et déjà une usine est en cours de construction pour la production de containers en acier, et qui devra fournir quelque 40.000 boîtes par an. Pour 1990, les Russes entendent disposer d'un parc de 4 millions de containers dont 1,4 millions seront des boîtes de 20 pieds (ISO), le restant étant constitué de containers plus petits destinés aux usages internes.

\* \* \*

● Au Canada, on n'est pas content. La disponibilité de subsides tant à l'importation qu'à l'exportation pour les lignes maritimes américaines fréquentant les Grands Lacs et le Seaway pourrait avoir des effets particulièrement néfastes sur les firmes maritimes canadiennes opérant dans les mêmes zones. C'est ce qu'a déclaré le président de la Great Lakes Waterways Association. Lors de la réunion annuelle de cette association,



M. George Franklin a dit que deux lignes américaines se sont vu accorder des subsides à l'importation et à l'exportation dans le cadre de la législation de 1970 qui considère le Seaway comme le quatrième mer côtière des Etats-Unis. De plus, d'autres lignes américaines pourraient entreprendre des démarches nécessaires pour obtenir des subsides similaires. Selon le président de l'association, ces derniers développements pourraient affecter gravement le commerce maritime canadien des Grands Lacs lequel compte sur les trafics descendant des grains de l'ouest et sur les mouvements intérieurs de minerais de fer en provenance des rivages nord du St. Lawrence. M. Franklin a également déclaré qu'une requête adressée au président Nixon par le département américain de l'Exploitation et du Budget, relative à des redevances à payer par les usagers des voies d'eau intérieures aux Etats-Unis pourraient conduire à l'instauration de droits aux écluses américaines à Sault Ste. Marie (Mich.). Une telle situation aurait un effet désastreux sur les coûts des transferts du grain canadien et d'autres produits naturels vers les marchés domestiques et d'outre-mer.

Ces derniers développements et les diverses déclarations gouvernementales contradictoires au sujet de l'instauration ou non de droits sur les sections canadiennes du Seaway, engendrent chez les usagers des Grands Lacs et du Seaway inquiétude et incertitude quant à l'avenir.

Et M. Franklin de réclamer d'urgence au gouvernement fédéral un retour à la gratuité des voies d'eau intérieures au Canada.

\* \* \*

● **Naufrages :** Le nombre de navires de commerce perdus du fait de naufrages, collisions et incendies en 1972 a été le plus important qu'on ait jamais connu. Le tonnage total perdu au cours de l'année 1972 a été de 949.336 tonnes, soit un peu moins que le chiffre record de 1.030.560 tonnes de l'année précédente. Le nombre de navires a été de 371. Sur ce total, 75 naviguaient sous pavillon japonais et étaient pour la plupart de petites unités. Le Lloyd a réparti les pertes dans les catégories suivantes : navires allés par le fond, 156 soit 218.819 tonnes ; navires disparus, 3 soit 1.538 tonnes ; navires brûlés, 63 soit 304.086 tonnes ; navires victimes de collisions, 44 soit 211.241 tonnes ; navires échoués, 98 soit 202.982 tonnes ; navires classés perdus sans détails précis, 7 soit 10.669 tonnes. Le plus important navire ayant sombré est le « TRADER » de 21.469 tonnes, construit en 1957, battant pavillon grec. Le navire le plus ancien qui soit allé par le fond au cours de l'année est le « RAPP II » navire de bois de 148 tonnes, construit en 1958.

Le plus grand navire détruit par le feu a été le « SEAWISE UNIVERSITY » ex-« QUEEN ELIZABETH ». Ce paquebot de 83.000 tonnes a brûlé alors qu'il était en cours de transformation à Hong-Kong.

Les pays ayant subi les pertes de tonnage les plus importantes sont le Libéria (20 navires de 202.184 tonnes), la Grèce (15 navires de 119.495 tonnes), Panama (26 navires de 91.989 tonnes).

\* \* \*

● Le tonnage mis à la casse dans les chantiers a atteint le chiffre record de 4.994.148 tonnes et le Lloyd prévoit que les chiffres de l'avenir seront plus importants encore.

Les pays ayant envoyé le plus fort tonnage à la casse sont : les Etats-Unis (1.432.146 tonnes), la Grande-Bretagne (810.971 tonnes), le Libéria (539.820 tonnes) et le Panama (500.925 tonnes). Les pays ayant reçu sur leurs chantiers le plus fort tonnage pour la casse sont : Formose (1.716.301 tonnes), Espagne (1.121.568 tonnes), Etats-Unis (682.084 tonnes), Chine Populaire (209.147 tonnes), Italie (203.343 tonnes) et Turquie (189.566 tonnes).

\* \* \*

● On apprend que les Soviétiques voudraient participer à la 2ème tranche de construction de Fos-sur-Mer.

Rendant compte au conseil des ministres du voyage qu'il a effectué du 11 au 15 octobre en URSS, M. Jean Charbonnel, ministre du développement industriel et scientifique, a déclaré que M. Kyrilline lui avait fait part du désir des Soviétiques de participer à la 2ème tranche de construction du complexe sidérurgique de Fos-sur-Mer. Rapportant les détails de ce voyage, M. Joseph Comiti a déclaré que M. Charbonnel avait souligné qu'il a été reçu avec des égards supérieurs à ceux qu'il est d'usage de manifester dans le cadre d'une visite technique. Il y a vu un geste politique de la part de l'Union soviétique.

Les séances de travail franco-soviétiques ont été consacrées à la coopération entre les deux pays dans les domaines scientifique, astronomique et médical, et plus particulièrement sur les possibilités de coopération franco-soviétique dans les ordinateurs de la 4ème génération.

Dans le domaine industriel, outre le problème de Fos-sur-Mer, il a été question de pétrole, de chimie, d'aluminium et de télévision en couleurs.

\* \* \*

● La guerre de la morue est provisoirement terminée.

Le premier ministre britannique, M. Edward Heath, et M. Oladur Johanesson, chef du gouvernement islandais, sont parvenus à un accord de principe pour un règlement provisoire du différend sur les droits de pêche dans la zone islandaise contestée de 50 milles. La déclaration publiée à l'issue de la rencontre est assez vague et prudente à dessein car M. Johanesson risque d'avoir des difficultés à faire admettre l'accord d'ensemble par son cabinet et son parlement.

Selon les diplomates des deux pays, la Grande-Bretagne va réduire ses activités de pêche dans la zone des 50 milles. Ses chalutiers opèreront par rotation dans un secteur, puis dans un autre, cela afin de ne pas trop dépeupler les lieux de pêche.

En outre, au cours des deux prochaines années, les prises britanniques seront limitées à 131.000 tonnes par an.

Si les entretiens se terminant sur cet accord de principe mettent fin à la guerre de la morue, le différend sur les lieux de pêche n'est pas réglé et des deux côtés, les diplomates ont fait ressortir que le point de vue légal n'est pas réglé.

Les Britanniques ont toujours l'intention de porter le cas devant le tribunal international. Les Islandais - dont toute l'économie dépend de la pêche - continuent de défendre leur limite des 50 milles. Une conférence des Nations Unies sur les lois de la mer, qui doit se tenir l'année prochaine à Santiago pourrait clarifier la situation.

\* \* \*

● En « tournée de popotes » à Cherbourg, l'Amiral de Joybert, chef d'Etat-major de la marine française, a reçu les épouses des officiers de marine du port militaire, chef-lieu de la première région maritime.

Au cours de cette visite, (hors celles des marins pompiers et de l'arsenal nucléaire au cours desquelles il a qualifié de probable la mise sur cale le 1er janvier 1976, du premier sous-marin nucléaire d'attaque), le chef d'Etat-major de la marine a déclaré au cours d'un thé féminin que la société actuelle avait fait éclater le cadre familial traditionnel de la vie du marin et plus encore celui de son épouse, cette dernière souffrant plus qu'avant de sujétions personnelles. Devant ce parterre féminin composé en majeure partie de femmes professeurs dans les lycées et C.E.S. de l'agglomération, l'amiral a déclaré : « Il nous faut absolument faciliter la vie de ces femmes en créant des postes d'assistance sociale des crèches, et en aidant les familles ». Chef syndicaliste de la marine comme il se qualifie lui-même, le Chef d'état-major de la marine nationale a estimé insuffisant le budget 1974 de la marine, avant de poursuivre : « Ce sont les femmes de marins qui font marcher les marins », et de résumer les trois directions dans lesquelles le gouvernement doit poursuivre un effort : payer correctement les marins, améliorer les conditions de vie, améliorer enfin leur environnement.

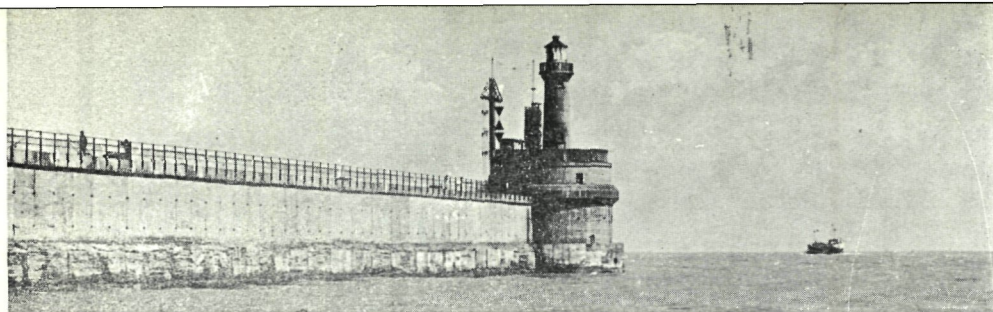
C'est une opinion que j'ai déjà entendue quelque part, mais, chut ! espérons dans l'avenir. Bonne traversée !

Cheerio !

G. DOYEN







## maritiem panorama

Gemengd haven- en zeevaartnieuws uit eigen land wordt het onderwerp van deze 5de bijdrage tot ons maritiem panorama 1973.

### Nieuwe baggerwerken in de Scheur

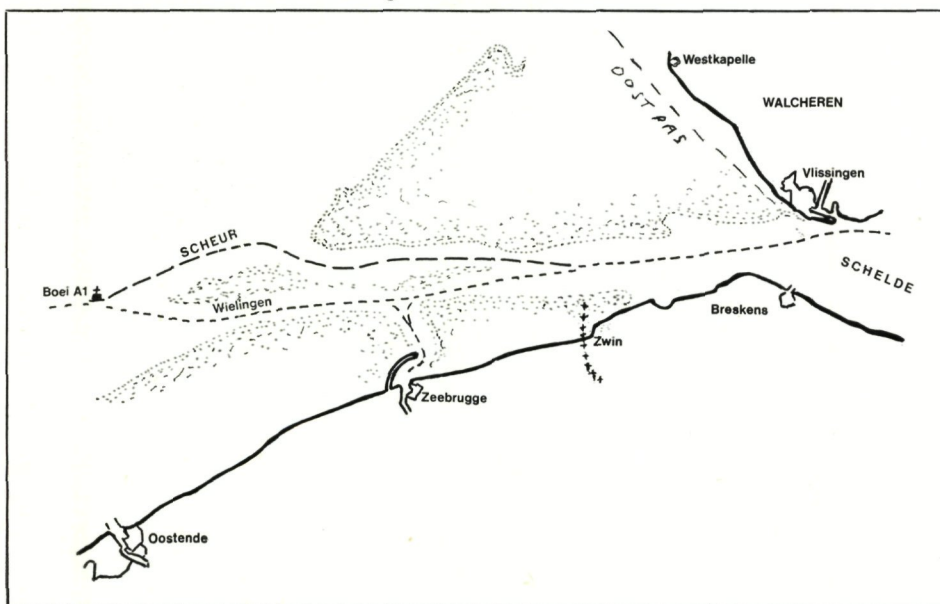
Scheur, Wielingen en Oostpas zijn de drie vaarroutes die rechtstreeks toegang verlenen tot de Scheldemonding. Hun diepte beïnvloedt derhalve de toegankelijkheid tot de haven van Antwerpen en in mindere mate tot die van Gent en Zeebrugge.

Met het oog op het opdrijven van de rotatiesnelheid der zeeschepen die onze metro-poolhaven aanlopen, worden momenteel grootscheepse baggerwerken uitgevoerd in de Scheur over een afstand van 10 zee-mijlen. Deze vaargeul, lopend van de A1-boei tot aan de Wielingenpas ter hoogte van het Zwin, is voor het ogenblik 500 m breed en vertoont een gemiddelde diepte van 10,20 m bij M.L.W.S. Schepen die thans de Schelde opvaren met een diepgang groter dan 34 voet kunnen bijgevolg slechts gedurende een beperkt tijdverloop met hoogwater de Scheur doorvaren. Vaak gebeurt

het dat ze deze gunstige periode ten anker moeten afwachten, wat hun rotatiesnelheid geenszins ten goede komt.

De aan gang zijnde baggerwerken beogen derhalve een betere toegankelijkheid tot de Schelde, in het bijzonder voor de container- en lichterscheepen die geregeld onze metro-poolhaven aandoen en voor dewelke de faktor tijd van primordiaal belang is. Het is de bedoeling deze eenheden tijdens de duur van één getij vanuit de volle zee naar Antwerpen te kunnen loodsen. Daarom wordt sinds april van dit jaar geijverd om de Scheur over een afstand van 10 mijl en op een breedte van 300 m dieper uit te baggeren. Een tweede fase voorziet het verbreden van de vaargeul tot 600 m.

Zo alles volgens timing verloopt, zal de eerste fase van de baggerwerken begin 1975 voltooid zijn. De diepte van de vaargeul zal dan minstens 11 m onder M.L.W.S. bedragen, zodat schepen die Antwerpen verlaten met een diepgang tot 37 voet de Scheldemonding in één tijdverloop kunnen buitenvaren.



H. Rogie



### **Wordt het plan Verschave eindelijk werkelijkheid?**

Naast het opvoeren van de rotatiesnelheid van container- en lichterscheperen door het uitbaggeren van de Scheur, beoogt Antwerpen ook het binnenloodsen van zeeschepen tot 125.000 dwt door de realisatie van het beruchte plan Verschave.

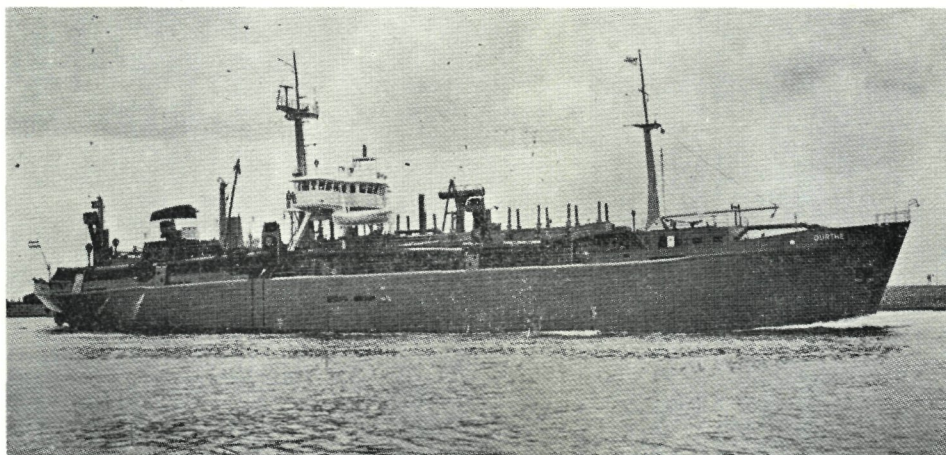
Dit projekt, sinds 1962 in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout bestudeerd, voorziet het afsnijden van de bocht van Bath door het graven van een nieuwe vaargeul tussen Zandvliet en Waalsoorden. Hierdoor hoopt Antwerpen zijn toegankelijkheid van 80.000 tot 125.000 dwt te kunnen opdrijven, wat eminente havendeskundigen echter fel betwijfelen.

Na jaren moeizame onderhandelingen tussen Nederland en ons land werd vorig jaar eindelijk een akkoord bereikt over de praktische realisatie van dit ontwerp. Hierbij moest ons land twee voorname eisen van de Nederlanders inwilligen: een meer noordelijk gelegen tracé kiezen en de uit-

voering van de doorsteek in drie fasen laten verlopen, die afhankelijk zijn van de zuivering van het bezoedeld Scheldewater. Onze vorige regering besliste reeds gedurende 6 jaar telkens twee miljard B.F. te voorzien voor de bestrijding van de waterverontreiniging. Bijkomende kredieten werden goedgekeurd voor eventuele hulp aan bedrijven die een installatie bouwen voor de zuivering van eigen afvalwater.

Nu blijkt uit een recente verklaring van staatssecretaris H. Fayat dat reeds in 1974 zou gestart worden met de doorsteek van de bocht van Bath. De eerste inspanningen om het afvalwater te zuiveren zouden reeds voldoende zijn om de kwaliteit van het Scheldewater in die mate te verbeteren, dat reeds volgend jaar en overeenkomstig de bepalingen van het Belgisch-Nederlands akkoord, met de eerste fase van de doorsteekwerken kan begonnen worden. Wel spijgt echter dat het optimisme van onze staatssecretaris niet door iedereen gedeeld wordt!

• • •



**Sleephopperzuiger « OURTHE », een hoog gespecialiseerde eenheid van de S.G.D.**

### **Even voorstellen : de « Algemene Baggermaatschappij S.G.D. »**

In afwachting dat 125.000-tonners eens de Zeeschelde opvaren, worden steeds grotere baggerwerken uitgevoerd om de rivier op peil te houden voor het loodsen van maximum 80.000-tonners. Het onderhouden van de 60 km-lange vaargeul vereist immers

het baggeren van gemiddeld 8 miljoen m<sup>3</sup> slib per jaar, waarvan ruim 2 miljard m<sup>3</sup> gebruikt wordt voor het ophogen van terreinen op beide oevers.

Sedert 1930 wordt dit werk verricht door de « Algemene Baggermaatschappij S.G.D. », een Belgische onderneming die gerangschikt wordt onder de voornaamste baggerfirma's van Europa. Haar vloot telt immers



niet minder dan 26 baggerboten van diverse types, 23 motoraken alsook een groot aantal ponten, sleepboten en andere hulpschepen. Naast het onderhouden van de Scheldegeul, werkte de maatschappij intensief mee aan de uitbreiding van de Antwerpse en Gentse haven. Op dat gebied vermelden wij het baggeren van het 5de, 6de en 7de havendok, het aanleggen van het kanaaldok B1-B2-B3, alsook het verbreden van het kanaal Gent-Terneuzen. Ook op gebied van wegenbouw verwierf S.G.D. vermaardheid. Omvangrijke opspuitingen werden o.a. verricht voor het aanleggen van de autowegen E3 en E39.

Ook in het buitenland liet S.G.D. zich in de laatste jaren gelden. Sedert 1960 werkt de firma in Nederland mee aan het Delta-plan, meer bepaald aan de sluiting van het Volkerak, die in 1970 voltrokken werd. In Frankrijk is S.G.D. belast met belangrijke

baggerwerken in de havens van Boulogne, Duinkerke en Fos. In Duitsland is de firma te Wilhelmshaven werkzaam en op het Afrikaans kontinent voert zij belangrijke opdrachten uit in de havens van Agadir, Kenitra, Bône en Oran. Haar schepen werden gecharterd voor onderhoudswerken in de havens van Monrovia, Rotterdam en Milford Haven. Stippen wij aan dat S.G.D. met twee bevriende firma's in pool werkt voor het uitvoeren van de orders in het buitenland. Onder de jongste opdrachten die S.G.D. toevertrouwd kreeg, citeren wij de aanleg van twee nieuwe havens, met name Bluff in Nieuw-Zeeland en Skikda in Algerië. Hieruit blijkt dat de vermaardheid van de « Algemene Maatschappij S.G.D. » tot ver buiten onze grenzen reikt. Dank zij haar gespecialiseerde uitrusting en de competentie van haar technici kan zij immers met sukses de moeilijkste opdrachten uitvoeren.

\* \* \*

#### Tankopslag en olieraffinaderijen in de Antwerpse haven

Keren wij even naar onze metropoolhaven terug om er een blik te werpen op de spektakulaire expansie die de olieraffinaderijen van de havenzone sinds 1960 kennen.

#### Verwerkingscapaciteit van de Antwerpse olieraffinaderijen :

Naam	Verwerkings- capaciteit t/j
Albatros (noord)	2.900.000
Albatros (zuid)	1.750.000
Anglo-Belge des Pétroles	40.000
Belg. Petr. Raffinaderij	4.600.000
Esso Belgium	4.370.000
Soc. Belge des Pétroles	15.500.000
<b>Totaal</b>	<b>29.520.000</b>

#### Tankopslag en olieraffinaderijen.

##### Evolutie 1960-1973 :

Jaar	Opslag- capaciteit m3	Verwerkings- capaciteit t/j
1960	2.769.317	7.678.950
1961	2.875.924	8.211.500
1962	2.947.885	8.653.000
1963	3.880.480	13.074.550
1964	4.155.500	13.674.550
1965	4.523.718	15.340.000
1966	4.986.672	15.870.000
1967	5.362.142	16.676.400
1968	5.812.071	21.990.000
1969	6.625.663	24.340.000
1970	7.122.490	26.290.000
1971	8.406.597	28.840.000
1972	8.896.357	29.520.000
1973	9.222.296	29.520.000

\* \* \*

#### Antwerpen, draaischijf van de automobiellindustrie

Over de evolutie van de olie- en petrochemische industrie in de Antwerpse havenzone verschijnen voldoende verslagen en studies opdat deze bedrijfstak van een ruime belangstelling zou genieten. Een minder gekend aspect van de Antwerpse havenactiviteiten is wel de industrie van de automontage en de scheepvaarttrafik die hier

mee verband houdt. De belangrijke rol die onze Scheldehaven vervult in de automobielsektor wordt immers weleens onderschat. Het laatste Belgische automobiellmerk is sinds lang van de markt verdwenen en nochtans heeft de automobiellindustrie in ons land sedertdien een merkwaardige evolutie gekend. Het grootste gedeelte van de produktie is voor de uitvoer bestemd, welke voornamelijk vanuit Antwerpen geschiedt.



Parkeerterrein aan de roll-on/roll-off terminal Cobelfret-Wallenius.

De statistieken wijzen duidelijk op het belang van de trafiek: jaarlijks wordt een afvoer van circa 500.000 voertuigen geboekt. Anderzijds worden per jaar nagenoeg 190.000 wagens ontscheept herkomstig uit andere landen, voornamelijk uit Japan. Dit betekent een dagelijkse trafiek van meer dan 1.700 voertuigen. Noteren we nog dat de wagens, die langs de haven transiteren, zijn aangevoerd uit of op weg naar 140 verschillende landen.

Te Antwerpen zelf is de industrie van de automontage uitgegroeid tot een der belangrijkste in ons land. Twee automontage-fabrieken - General Motors en B.M.W. - en een montagebedrijf van tractoren - Ford Motor Co - stellen nagenoeg 12.000 arbeiders tewerk. Hun jaarproductie bedraagt

350.000 voertuigen en 30.000 tractoren. Ook buurlanden doen beroep op de Antwerpse haven voor de uitvoer van hun automobielproductie. Dit is o.a. het geval met Renault. Zo worden jaarlijks gemiddeld 12.000 wagens uit Frankrijk per spoor aangevoerd en in onze Scheldehaven verscheept.

Het is hoofdzakelijk dank zij zijn gunstige ligging t.o.v. de grote economische centra, dat Antwerpen tot draaischijf van de automobiellndustrie is uitgegroeid. Bovendien biedt de haven uitstekende mogelijkheden op gebied van behandeling, verzending en parkeerplaatsen. Zo beslaat het grootste parkeerterrein een oppervlakte van liefst 385.000 m<sup>2</sup>. Het behoort toe aan de firma Wallenius-Cobelfret, die aan het Churchill-dok een moderne Ro/Ro-carterminal uitbaat.

\* \* \*

### Onze scheepswerven bouwen superschepen

Laat ons de Zeeschelde verder opvaren om even halt te houden bij onze twee grootste scheepswerven, Cockerill Yards te Hoboken en Boelwerf te Temse.

Bij beide ondernemingen vernamen wij dat ze grootscheepse uitbreidingsplannen koesteren voor de bouw van superschepen. Het is voor niemand een geheim dat deze scheepsbouwers het erg te verduren heb-



ben om op Europees vlak kompetitief te blijven. De vraag naar grote gespecialiseerde eenheden steeg in de laatste jaren vrij aanzienlijk, terwijl de produktie van beide werven tot nu toe beperkt bleef tot schepen van maximum 85.000 dwt. Een aanpassing aan de schaalvergroting bij de gespecialiseerde eenheden drong zich derhalve op.

Zo besliste Boelwerf-Temse een nieuwe droogdok aan te leggen, bestemd voor de bouw van schepen tot 150.000 dwt. Men weet dat deze werf vermaardheid verwierf met de bouw van hoog-gespecialiseerde schepen, waaronder een reeks parcel-tankers geleverd in de laatste 4 jaar. Deze tankers hebben thans hun proefperiode achter de rug en het ziet er naar uit dat ze algehele voldoening schenken aangezien een machtige Braziliaanse oliefirma zopas twee eenheden van dit type heeft besteld. Naar verluidt zou de nieuwe rederij Methania - waarover straks meer in deze bijdrage - reeds een order geplaatst hebben voor de bouw van een methaantanker van 125.000 metriekton in het ontworpen superdok. Vermelden wij nog dat Boelwerf-Temse thans 2.600 personen tewerk stelt en de voorziene uitbreidingsplannen een gevoelige verhoging van het aantal arbeidskrachten in het vooruitzicht stelt.

Ook Cockerill-Yards bouwt een nieuw dok met als afmetingen 450 m x 60 m teneinde schepen tot 225.000 dwt op stapel te zetten. In dit dok zal niet alleen een schip in zijn geheel plaats vinden, maar ook de voorsteven van een tweede eenheid. De grotere mogelijkheden van Cockerill-Yards t.o.v. Boelwerf worden verklaard door zijn bevoorrechte ligging aan de Schelde. Ook hier zal de geplande uitbreiding nieuwe arbeidsplaatsen scheppen, naar schatting circa 800. Het lijkt geen twijfel dat de plannen van onze twee grote scheepswerven in ruime mate zullen bijdragen tot de verdere wel-

vaart en het aloude prestige van onze wereldvermaarde scheepsbouwindustrie.

\* \* \*

#### **«Methania», nieuwe Belgische rederij**

Besluiten wij dit maritiem panorama met het voorstellen van een nieuwe Belgische rederij, met name Methania.

Distrigaz-België, Gaz de France en drie Westduitse distributieondernemingen zijn de 5 Europese gasmaatschappijen die het consortium «Sagape» vormen voor de aanvoer van Algerijns aardgas aan Europa. Nu heeft de «Sagape» onlangs een akkoord met Algerië afgesloten voor het leveren van 13 miljard m<sup>3</sup> aardgas over een periode van 20 jaar. Voor het overzees transport van dit gas naar de Franse haven Fos, zullen vier methaantankers van elk 125.000 metriekton instaan. Ons land, dat in de belangrijke investeringen voor dit project is betrokken, krijgt de gelegenheid om eigen rederijen aan deze onderneming te laten deelnemen. Zo zal een van de vier gastankers onder Belgische vlag varen.

Voor de exploitatie van de Belgische gastanker werd onlangs de rederij «Methania» opgericht. De C.M.B. bezit 52 % van de aandelen, de Nationale Investeringsmaatschappij 25 % en de resterende 23 % wordt gedeeld door twee Europese partners. Men raamt de kostprijs van de ontworpen methaantanker op 3,8 miljard B.F.

Zoals meegedeeld in vorige rubriek zal de nieuwe rederij het schip bij Boelwerf-Temse laten bouwen in het ontworpen 150.000 tondok. De keuze viel op Boelwerf omdat deze onderneming de licentie bezit voor de bouw van het type van tanks, waarmee de LNG-tanker wordt uitgerust.

\* \* \*

henri rogie

20-12-73.



# chronique de la voile



## kroniek van de zeilsport

P. BENOIDT

### VOILES D'AVANT

Dans un article précédent, nous avons étudié l'aérodynamique d'une voile et avons appliqué les principes énoncés aux réglages d'une grand'voile. Nous allons maintenant étudier de plus près le comportement des voiles d'avant. Lorsque nous parlons de voiles d'avant, nous entendons des voiles d'étai. Les spinnakers et autres « Parachutes » n'entrent donc pas dans le cadre de cette courte étude.

#### ACTION DES VOILES D'AVANT

Le travail d'une voile d'avant considérée isolément ne diffère guère de celui d'une grand'voile. Par contre, c'est l'action conjuguée d'un foc et d'une grand'voile qui offre un intérêt tout particulier.

Cette action résulte de l'emploi judicieux d'un foc et développe une force de propulsion hors de proportion avec sa surface.

Ce phénomène est dû au couloir créé entre la grand'voile et le foc ; on peut le comparer à un VENTURI. En yachting on appelle cela plus communément « effet de fente ».

Il s'agit tout simplement d'augmenter la vitesse d'écoulement d'un fluide, de l'air en l'occurrence, afin de diminuer la pression exercée sur les parois que canalisent ce fluide. Cette application du principe connu sous le nom de loi de Bernoulli est matérialisée ici par la diminution de l'espace compris entre la grand'voile et le foc. Le vent s'engouffre dans cet espace ; vu qu'il y a rétrécissement, il y a augmentation de vitesse des molécules d'air avec comme conséquence une diminution de pression sur la face externe de la grand'voile (voir fig. 1).

Nous voyons donc que les voiles d'avant contribuent de 2 manières à la propulsion d'un voilier : par le travail direct du vent sur elles-mêmes et par leur action qui augmente considérablement le rendement de la grand'voile.

Actuellement, on tend à utiliser 2 voiles d'avant simultanément pour créer un double VENTURI. Ce système (SLOT SAILS) ne répond pas toujours à ce qu'on attend de lui. L'expérience tranchera sur la validité d'une telle théorie qui n'en est encore qu'à sa phase initiale.

#### REGLAGE DES VOILES D'AVANT

Le gréement d'une voile d'avant comprend 2 écoutes : une écoute, en traction, sous le vent et une contre-écoute, au repos, au vent.

L'écoute transite dans un AVALOIR d'écoute avant d'être passée sur un WINCH et tournée sur un TAQUET à friction. Finis les poulies d'antan, les palans et les taquets en bois ! Cet accastillage est seulement réservé à quelques amoureux du passé. Pour être efficace, l'avaloir d'écoute de foc doit être réglable longitudinalement et transversalement !



En avançant l'avaloir, on creuse la voile ; au contraire, si on le recule, la voile s'aplatira dans le bas et s'ouvrira dans le haut.

Par brise, il y a lieu de rentrer et aplatir une voile au maximum : cela s'obtient en déplaçant le point de tire de l'écoute vers l'intérieur.

A bord des voiliers de courses océaniques modernes, le haubanage est « rentré » c.-à-d. que les cadènes sont fixées aux superstructures ou sur le pont bien à l'intérieur des passavants de façon à ce que les voiles d'avant puissent être bordées en dedans du pont (fig. 2).

Etant donné qu'il faut également pouvoir déplacer les avaloirs longitudinalement, on dispose 2 rails ou glissières sur lesquels coulisent les avaloirs, de chaque bord. L'un de ces rails est en abord et l'autre se trouve placé parallèlement au premier et sensiblement à l'intérieur de celui-ci.

Les figures ci-jointes décrivent mieux qu'un texte les principaux réglages de focs (fig. 3 et 4).

### SORTES DE VOILES D'AVANT

La famille des voiles d'avant est considérable (fig. 5), il n'est pas rare de rencontrer une dizaine de voiles d'avant différentes sur un yacht de course moderne. Si l'on ajoute à cela 4 ou 5 spinnakers on dispose vraiment d'un choix de voiles permettant de marcher au maximum des circonstances atmosphériques.

Les voiles d'avants ont dessinées et taillées en fonction des efforts qu'elles ont à subir, de la position du centre vélique et de l'allure à laquelle elles sont destinées. Les cotes de ces voiles sont déterminées par une règle basée sur les dimensions du TRIANGLE AVANT (triangle formé par le mât, l'étai et la perpendiculaire abaissée de la base de ce dernier sur le mât).

Les voiles d'avant sont dessinées et taillées en fonction des efforts qu'elles ont à subir, grand'voile ; ces voiles font partie de la famille des FOCS DE GENES plus familièrement désignés sous le nom de GENOIS. Par petit temps ce seront des DRIFTERS ou GHOSTERS, très légers et coupés aux dimensions maximales autorisées par la jauge (toujours basée sur les mesures du triangle avant). Ces voiles présentent un creux important.

Ensuite viennent les GENOIS LEGERS, MOYENS et LOURDS, légèrement plus petits et constitués de tissus plus résistants donc plus lourds. Ces voiles présentent un creux moindre que les voiles précédentes.

Les focs 1 et INTER prennent alors la relève par forte brise ; ils sont beaucoup plus plats encore. Ensuite viennent les focs 2 et 3, puis le tourmentin. Certaines voiles d'avant sont amurées en arrière de l'étai et sont utilisées en conjonction avec le spinnaker : ce sont des TRINQUETTES DE SPINNAKER qui captent le vent qui passe sous cette voile au ras du pont. Les TALL BOYS font partie de la nouvelle génération de voiles d'avant (SLOT SAILS) : ce sont des focs hauts et étroits qui servent à créer un second VENTURI entre le foc et la grand'voile ou travaillent avec le « SPI » aux allures plus près du vent. Les SPINNAKERS sont aussi des voiles d'avant. Nous verrons dans un autre article comment travaillent et comment utiliser ces voiles fabuleuses.

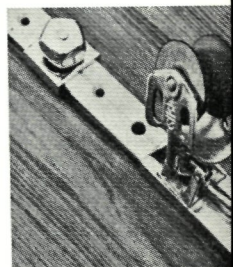
### VOORZEILEN (STAGZEILEN)

In een vorige uitgave zagen we de invloed van de wind op een zeil in het algemeen. Vervolgens kregen we een idee over het regelen van een groot zeil. Vandaag zullen we het hebben over de stagzeilen. Deze zeilen ontwikkelen een niet te onderschatten voortstuwingskracht door de rechtstreeks invloed van de wind aan de ene kant met daarbij hun invloed op het grote zeil aan de andere kant.

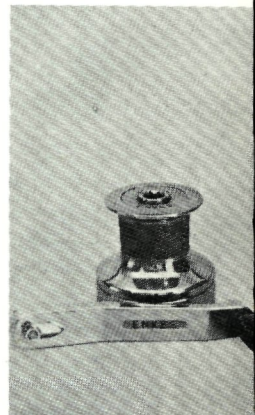
Waarom is het rendement van het grote zeil beïnvloed door gebruik te maken van een fok ? Het antwoord ligt in het verkregen gleueffect tussen het stagzeil en het grote zeil, waardoor het rendement gevoelig stijgt. Wat is het gleueffect ? Het bestaat erin de snelheid van een stroom, (hier de luchtstroom) in een buis, te vermeerderen door de druk uit te oefenen op de wanden van die buis (Wet van Bernoulli).

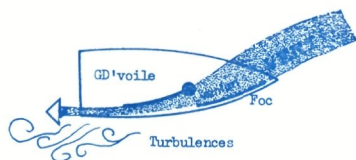
Dit wordt verwezenlijkt door een oordeelkundig regelen van de ruimte tussen het voorzeil en het groot zeil. De wind stort zich in deze ruimte, deze wordt enger en hierdoor neemt de snelheid van de luchtmasse toe voortgestuwd door de wind. Het resultaat is een druk op de buitenzijde en voorkant van het groot zeil, vandaar een beter rendement. De vorm van de fok kan geregeld worden door de schotsblok te verplaatsen ; naar voor

Avaloir monté sur rail.



Winch d'écoute.





La vitesse du vent augmente dans le venturi formé par la grand'voile et le Foc. Une dépression se forme à l'avant de la grand'voile dans le venturi.

L'arrière de la grand'voile est le siège d'un écoulement laminaire. La couche turbulente est nettement écartée de la voile.

Fig. 1

cadènes des haubans "rentrées"

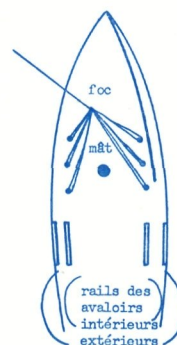
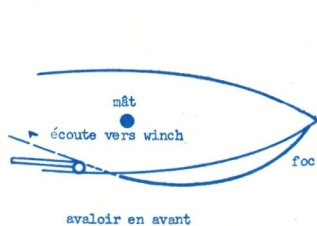
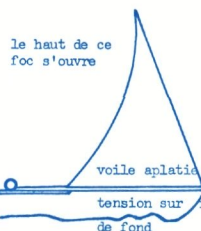
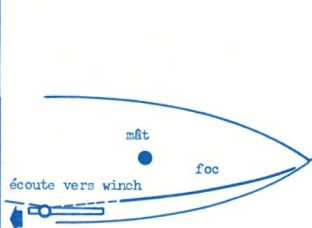
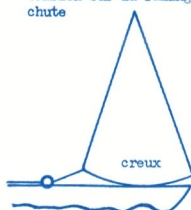


Fig. 2

Fig. 3



tension sur la ralingue de chute



Avaloir en arrière

Fig. 4

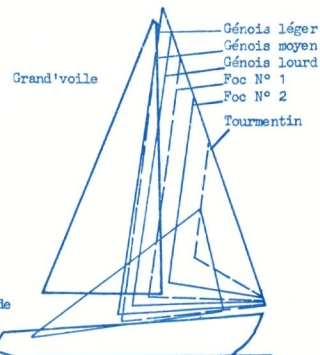


Fig 5 exemple de "Garde-robe"

Grand'voile	17 m2
Génois léger	24 m2
Génois moyen	23 m2
Génois lourd	20 m2
Foc n° 1	17 m2
Foc n° 2	14 m2
Tourmentin	7 m2
Trinquette de spi	15m2

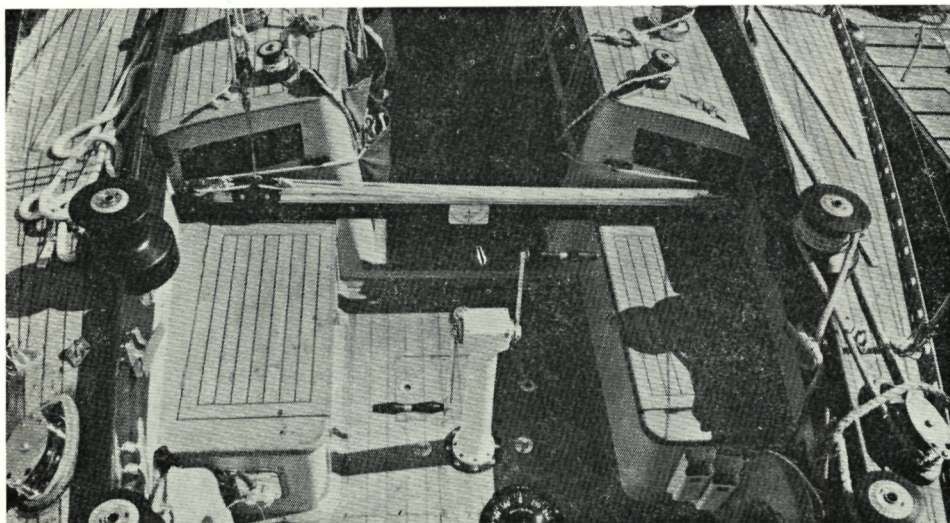
Il faudrait ajouter un spi de langue, un spi léger et un spi lourd.



om een ronde vorm te bekomen en naar achter om het onderste gedeelte plat te krijgen terwijl de bovenzijde opent. De familie van de voorzeilen is nogal onvangrijk: het gaat van enorm lichte genuas (drifters en ghosts), zware genuas, tot stormfok waartussen fok 1, fok 2 en fok 3.

Verder zijn er nog speciale voorzeilen zoals de tall-boy, big-boys, die een dubbel gleuf-effect vormen samen met fok en groot zeil of nog eventueel met de spinacker.

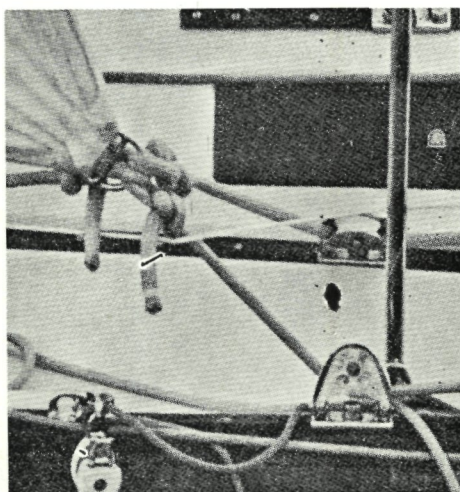
Het spinacker stagzeil wordt onder de spinacker gebruikt. Ook de spinacker voorzeilen zijn fantastische zeilen, maar meer hierover in een volgend artikel.



« Batterie » de winches à bord du yacht de Mr. E. Heath.



Exemple de voile d'avant à grand recouvrement.



Deux rails d'écoute permettant un déplacement longitudinal et transversal des avalains.

# KERSTWACHT



Opgedragen aan de R.D.S.-bemanningen

**M. VERBOVEN** Zonder eigenlijk iets te zien, staarde Nico naar de voorbijglijdende staketsels. Recht vooruit weken ze in een wijde boog uiteen en hij keek op een vlak vol grauwgrijze schakeringen zonder één enkele vaste lijn; een leikleurige zee ging zonder horizon over in een donkere onbeweeglijke lucht die slechts boven hem een lichtere tint van vuil schuim kreeg. Er zat praktisch geen wind, slechts een zachte deining deed het voorschip lui rijzen en dalen toen de patrouilleur met een dikke boegsnor het havenhoofd voorbijvaarde. Aanvankelijk kon Nico de witte en gele huizen met hun zwarte venstergaten nog onderscheiden, maar ze vervaagden al vlug tot een grillig-gebroken lijn met daaronder wazige vlekken en een snoer lichtstreepjes van de vroeg ontstoken straatverlichting. Amper een mijl buiten de kust smolt dat allemaal ineen tot een beige streep die ten slotte helemaal verdween. Alleen de scherpe flikkering van de vuurtoren schoot nog rytmisch op het schip toe, maar bij de eerste boei was die hevigheid ook al teruggevallen tot een vlak levenloos licht. Ook dat verdween en er hing nog alleen een grijze eentonigheid rondom. Nu en dan schoot een haastige visser voorbij in de richting van de haven, laatkomers die nog vlug een bijkomende trek hadden gedaan en er nu alles uithaalden om zo gauw mogelijk in de gezelligheid van het feest te zitten. Op één die erg dicht passeerde, hing de schipper door het raampje van de stuurhut en stak als groet langzaam zijn arm naar boven. Als antwoord hief Nico de zijne ook even in de lucht.

Amper een half uur geleden zat Nico nog lachend en opgewekt beneden in zijn kajuit. Rondom hingen toen de gezichten van zijn maats in de dikke tabaksrook. Hoewel ze allemaal aan boord vastzaten, lieten ze het niet aan hun hart komen en wilden ze die kerstavond doen slagen. En het zat er zeker in: vooraan zorgde de scheepskok voor een menu met lekkerklinkende namen, uit de warmte en het opeengepakt zitten in de geborgenheid van die kajuit groeiden stemming en samenvoelen. Zelfs een kerstboom ontbrak niet, ergens weggeduwd op een overblijvende plaats in een hoek. Alles in acht genomen beloofde het nog een beste avond te worden.



Dré, eigenlijk radarist, maar erg handig in een hele reeks boordwerkjes, hing juist een zoveelste straf verhaal op, toen iemand het laddertje afstommelde, kort op de deur tikte en ze openduwde zonder antwoord af te wachten. In de opening stond de telegrafist die tegen licht en rook in, de gezichten probeerde te herkennen en tenslotte met een grijns een papiertje in Nico's richting stak. Na een eerste vluchtige blik had Nico het berichtje hardop voorgelezen: « Visser met machinedefekt vijf mijl ten noorden van Noordhinder. Hulp en bijstand verlenen, zonodig opslepen ».

De gezelligheid was meteen zoek; iedereen had gereageerd met lange gezichten en de chef mecaniciens, kortweg chef, had iets gemopperd over « met iemands voeten rammelen » voordat hij zijn hulpje had gewenkt om alvast de machines te gaan starten. Nadien was alles erg vlug gegaan. Met gesloten gezichten en slechts de hoogstnodige woorden hadden ze het schip klaargemaakt en losgegooid. En nu zaten ze hier, te midden van een vale geslotenheid die ze toch oneindig groot wisten.

Wat overbleef van de dag schrompelde ineen tot een donkergrijze kleurloze omgeving. Alhoewel het zicht toch nog altijd een mijl was, had Nico de navigatielichten laten aandraaien. De vochtige kou kroop over de open brug en Nico ging aan bakboord tegen de zijkant leunen, waar hij de warme lucht uit de openstaande deur van de kaartenkamer voelde omhoog kruipen.

Al een paar keer dacht hij vochtigheid te voelen, en hij had zijn geopende hand al eens in de lucht gehouden. Maar pas toen Nico even over het verlichte kompas boog, zag hij de glinstering op zijn jekker. Sneeuw! 't Ging sneeuwen! 't Was allemaal nog niet rot genoeg: eerst al wacht op kerstavond, dan nog naar buiten moeten om een vent te helpen die vermoedelijk door zijn slordigheid om defekten had gevraagd; en dan zou het ook nog maar eens gaan sneeuwen! De lol kon niet op!

« Dré, zet je radar maar bij; d'r is sneeuw op komst », riep Nico door het donkere deurgat van de kaartenkamer. Gedempt hoorde hij het antwoord van de radarist:

« Staat al bij, maar 't zal niet veel helpen; een mijl of vijf naar 't noorden hangt er een witte vlek over heel de breedte van 't scherm ».

Nico liet zich in de kaartenkamer glijden en zag het ook: bovenaan een soort egale nevelvlek die alle andere echo's wegveegde. Nico had veel zin om te vloeken van onmacht; de visser zat in die richting en er bleef geen andere keuze dan door die soep heen te varen.

Toen hij zich terug door de nauwe opening naar de brug had gewrongen en boven de afscherming de omgeving afzocht, voelde hij aan de zachte prikjes van de smeltende sneeuw op zijn gezicht, dat hij al aan de rand van de vlag zat. Door de snel vallende duisternis en met die nattigheid werd de zichtbaarheid ineens erg beperkt; Nico had er zelfs geen idee van hoe ver hij eigenlijk wel kon zien, want hij verloor elke houvast: geen wallichten, geen horizon, geen voorbijvarende schepen, niets dan duisternis en steeds dichter vallende sneeuw. In de kegel van het toplicht trokken de vlokken horizontale strepen en weerkaatsten het licht zodat er vóór het schip een diffuus scherm meedreef.

Nico zette de machines op langzaam. Het schip trilde meteen veel minder, het geluid viel terug tot een nauwelijks hoorbaar zoemen. De vlokken trokken niet langer lijnen door de lucht maar zegen nu bijna loodrecht door de lichtkegel als evenveel schitterende oplichtende vlekjes. Het was stil rondom. Het schip dreef als op vilt, de sneeuw viel geruisloos. Nico belandde in een onwezenlijke wereld van diep zwart met helderwitte stippen waar hij doorheengleed. Hij kreeg het gevoel of hij keek en luisterde naar een film in drie dimensies; die stilte met haar regelmatige verre geruchten en dat voortglijden riepen een sfeer op die onwaarschijnlijk aanvoelde, alsof hij er niet bijhoorde.

- « Niets meer te zien op de radar dan die witte vlek; en die zit nu over de helft van het scherm verspreid! ». In het schemerige licht van de brug stond Dré's gezicht bleek afgetekend in de deuropening. Dit riep Nico terug tot de realiteit: hij zat met zijn schip midden in een sneeuwvlaag en hij zag niets!

- « Roep Luc op de brug, Dré; zeg hem dat ik het zoeklicht wil aanhebben ».

Zelf trok Nico aan de sirene en scheurde de stilte uiteen. Daarna ging hij over de brugverschansing hangen, probeerde door het sneeuwgordijn heen te kijken en trok zijn hoofd scheef om elk geluid op te vangen. Hij hoorde noch zag iets en hij vroeg zich net ongeduldig af waar de elektriciën bleef, toen die de brug kwam opstommelen.

- « Zet als de bliksem dat zoeklicht bij, en ga d'r zelf achter zitten ! »
  - « En wat moet er dan mee gebeuren ? » vroeg Luc.
  - « Nouw, dat kraam van recht vooruit een viertal streken aan elke kant heel de tijd weg en weer draaien », zei Nico nijdig. Goeie deugd, wat kwamen die lui moeilijk los uit hun verbrodde gezellige avond !
  - « Ja, 't is als goed ; 't wou alleen maar zeggen, dat erop zo'n avond meestal plezieriger dingen op 't programma staan ».
- Zonder op antwoord te wachten, klom Luc op het verhoogje ; direct daarop priemde een lichtbundel door de warrelende sneeuw en begon regelmatig over en weer te zwiepen. Nico trok nu en dan aan de sirene en zo werkten ze zich door de vlaag.
- Voorlopig kon Nico niet meer doen dan wachten tot het sneeuwen zou verminderen, maar dar scheen er nog niet in te zitten. Die visser met zijn defekte machine, daar moest hij echter meer over te weten komen. Die « vijf mijl ten noorden van de Noordhinder » klonk te afgerond om juist te zijn. 't Zou wel toevallig zijn als die precies daar zat ! Hij moest een nauwkeuriger positie hebben anders was hij uren zoet met zoeken.
- Nico duwde op de bel van de radiohut. Ergens beneden hem klonk een langgerekt « Jaaa ? » van de telegrafist.
- « Zeg, Tuur, hebt ge kontakt met die visser ? »
  - « Al hard geprobeerd », zei Tuur, « maar ofwel hoort hij me niet ofwel vertikt hij het te antwoorden ».
  - « 'k Moet een juister positie van hem hebben », legde Nico uit, « want zo kan het eeuwen duren voor ik hem vind ».
  - « Aan wal wisten ze niet meer ; 't zal het die visser zelf vragen, maar ik moet hem dan eerst wakker krijgen ».
- Zonder te antwoorden sloot Nico de klep van de spreekbuis en ging terug over de brug-verschansing hangen. Als Tuur al heel de tijd had opgeroepen, bleef er weinig kans dat er van die visser meer inlichtingen mochten verwacht worden. 't Wou voorlopig allemaal niet erg mee ; hij zou maar doorzetten naar die positie, je kon nooit weten.
- Op dat ogenblik riep de uitkijk iets naar de brug, maar door zijn piekeren over die visser begreep Nico er niets van.
- « Ik zag iets, recht vooruit ! » herhaalde de uitkijk zijn uitroep. Nico sprong meteen naar de machinetelegraaf en trok hem op vol achteruit tot het schip stillag.
  - « Luc, recht vooruit met dat licht ! » De elektricien zwaaide de bundel met een ruk terug.
  - « Wel, waar ergens ? Zie je 't nog altijd ? » De uitkijk stond in het volle licht en Nico zag hem iets over stuurboord wijzen. En toen viel zijn oog er ook op : een witte smalle rechthoek, bijna niet te onderscheiden van de vallende sneeuw. Dat kon de gezochte visser niet zijn, want ze zaten nog mijlenver van zijn geschatte positie. Trouwens, dit leek meer op een roeiboortje of op een lange kist of zoiets.
  - « Dré, haal een paar man naar boven, 't breng het ding langszi », riep Nico in de richting van de kaartenkamer.
- Hij sloeg langzaam vooruit en schoof het schip naar het vlekje toe. Luc hield het doorlopend gevangen in zijn zoeklicht. 't Leek een jolletje, een klein ding van niemendal, zoiets dat yachten meestal aan boord hebben. Het jolletje dreef langszi en Nico haalde de vaart uit het schip.
- « D'r ligt een pak of zoiets in », hoorde hij Dré zeggen.
  - « Nouw, haal lol en al maar binnenboord, en haast je wat want dit stilliggen geeft me de kriebels », riep Nico.
- Hij zag dat één van de matrozen over de reling stapte en langs een loodsladder omlaag zakte. Even later kwam hij weer te voorschijn met een bundeltje stevig onder de arm geklemd. Heel voorzichtig gaf hij het door aan Dré terwijl hij opgewonden babbelde. Hij verdween opnieuw met een dun trosje over de schouder, kwam weer boven, sprong over de reling en met zijn maat hesen ze het bootje binnenboord. Daarna drumden ze getweeën rond Dré die nog altijd dat pakje op zijn twee armen hield.
- Druk pratend kwam het groepje in de richting van de brug, waar Nico zich al een poosje stond af te vragen waarom ze zo'n koude drukte maakten over een bundeltje. Tot Dré hem dat pakje op zijn uitgestrekte armen toestak en hakkelde :
- « Daar zit een kleine in... »
  - « Hoe, 'n kleine ? »



- « Welja, een kleine ! Een klein kind ! Een baby ! »

Ongelovig nam Nico het pakje over, schoof aan de open kant wat doeken en lappen weg en keek in een paar heldere grote kinderogen. Dré en de twee matrozen schoven ook dichterbij en ze stonden daar op dek met z'n vieren naar dat stukje mens te staren, dat in een sneeuwvlaag in een notedopje midden op zee had liggen ronddobberen en het, zo te zien, nog best scheen te stellen ook.

- « Breng het naar beneden », herpakte Nico zich schor. « Ja, naar beneden, bij de kok. Die heeft nog van dat kleine grut. Die weet hier misschien wel raad op. 't Zal wel honger hebben », en daarmee schoof hij het pakje terug in Dré's armen die, geflankeerd door de twee matrozen, in het vooronder verdween.

De kok stond juist met een somber gezicht zijn te hard gebakken en uitgedroogde kippen te bekijken, toen de radarist hem het kind toestak :

- « De schipper dacht dat jij wel zou weten wat het daarmee moet ». Dré keek geïnteresseerd naar de kok die de eerste ogenblikken sprakeloos verrast keek, maar dan uitbarstte :

- « Wel heb je van me leven ! Sinds wanneer sleuren jullie kinderen mee naar zee ! Zoiets hoort in een wieg te liggen, ergens in een warm huis aan wal !... »

- « Jaja », suste Dré, « maar dit hebben we zopas gevonden... in een bootje... Jaja, in een bootje. Die is er thuis zeker uitgetrokken omdat hij te veel ruzie kreeg ! Hoe zou je zelf zijn ! »

De kok keek de grinnikende Dré even aan, stapte dan resoluut met het pakje in de voormess, veegde helft van de tafel leeg, legde het daarop en begon het uit mekaar te plukken. Dré en de twee matrozen gingen er rondstaan en Tuur, door al dat lawaai nieuwsgierig geworden, kwam ook eens kijken.

Hoe meer doekjes en lapjes de kok loswond, hoe enthousiaster de uitlatingen van de omstaanders werden :

- « Zie eens, zo'n hummel kan al lachen ! 't Is ne jongen ! Hij lekt want 't is allemaal nat ! Zeg kok, geef hem een kippebil, 't ventje zal wel honger hebben ». 't Klonk allemaal verward doorheen terwijl de kok onverstoorde met bijgehaalde poeder en neteldoek en met een paar zuivere handdoeken de kleine droge spullen gaf, hem tenslotte in één van de matrozenbunkens installeerde met het advies dat de matrozen er met hun vettige poten moesten afblijven en dan in de keuken verdween waar hij, onder groot gerammel van potten en flessen, een kinderpapje begon te brouwen.

Op de brug stond Nico nog altijd zijn draai te zoeken ; 't had hem geschokt, meer dan hij wou bekennen. Als een automaat zette hij de machines terug op langzaam, want hij moest nog verder, naar die visser ; en hij liet de sirene nog even regelmatig door de sneeuwbus loeien ; en zijn ogen schoten nog steeds heen en weer met de zoekende lichtstraal. Maar in z'n hoofd maalden de indrukken en gedachten rond, ze stormden op hem af. Hij was op zoek naar een visser met machinedefekt ; hij geraakt daarbij in een sneeuwbus waarin je, bij manier van spreken, zelfs met een zoeklicht maar een hand voor je ogen ziet. En uitgerekend in die omstandigheden stoot hij op een minuskuul bootje met een kind erin, een puntje op een oneindige zee !

De bel van de radiohut snerpde over de brug en scheurde Nico's gedachtengang stuk. Hij boog zich over de spreekbuis en vroeg wat er scheelde :

- « Zeg schipper ! » Tuurs stem klonk opgewekt. « Die visser heeft zijn eigen defect al kunnen herstellen. De wal zegt dat we terug naar binnen mogen ! »

- « Oké ! » Bedachtzaam sloot Nico de klep van de spreekbuis en riep tegen de roerganger op tegengestelde koers te gaan voorliggen.

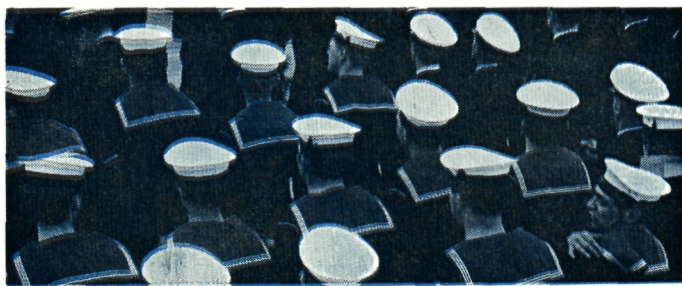
Amper anderhalf uur geleden voeren ze viesgemutst en bakkig een donkere zee tegemoet. Nu voelde Nico zich licht en opgewekt en blij, en niet alleen omdat hij terug naar de haven mocht. Een gezellige avond verbrod ? Voor geen geld had hij deze avond willen missen !

Terug tegen de kaai, trok Nico zelf de ster vol schitterende lampjes in de top van de mast.

M. VERBOVEN



# MARINES



# MILITAIRES

## UNE QUINZAINE DE SOUS-MARINS ETRANGERS A PROPULSION NUCLEAIRE CROISENT EN PERMANENCE AU LARGE DES COTES FRANCAISES

Chaque jour, il y a en permanence jusqu'à quatorze sous-marins étrangers à propulsion nucléaire qui croisent au large des côtes françaises. Autant que devant la Grande-Bretagne et moitié moins que devant les Etats-Unis. La marine nationale, qui tente de surveiller ces divers mouvements, n'a pas, semble-t-il, noté une particulière recrudescence de telles activités à l'occasion des manœuvres nationales qui se sont achevées au début de la semaine. Ces sous-marins ne sont pas tous de nationalité soviétique et ils commettent - parfois délibérément - des indiscrétions qui permettent de les repérer et de les identifier, c'est-à-dire de les « crocheter », comme disent les spécialistes.

Les bâtiments ainsi en faction en Atlantique et en Méditerranée sont soit des sous-marins lance-missiles, soit des sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire qui se tiennent, en règle générale, en dehors des eaux territoriales (fixées à 12 milles nautiques pour la France, l'équivalent de vingt-deux kilomètres des côtes). Mais d'autres s'aventurent à proximité de cette frontière comme ce fut le cas, l'an dernier, au large de Toulon, pour un sous-marin soviétique à propulsion classique (le Monde du 12 décembre 1972). Cette police des côtes, la marine nationale l'assure, dans ce domaine spécifique de la surveillance anti-sous-marin, au moyen d'escorteurs spécialisés et d'avions Bréguet-Atlantic ou Neptune de patrouille maritime. La base de Lann-Bihoué (Morbihan), où sont stationnés ces avions, accomplit douze mille heures de vol par an (soit cinq cents journées de navigation ininterrompue au total) et des flottilles identiques sont cantonnées à Nîmes-Garous (Gard) pour le contrôle de la Méditerranée.

Les sous-marins soviétiques sont souvent « pistés » en coopération par les marines alliées, et des renseignements sont ainsi échangés sur la circulation dans le monde des bateaux de guerre soviétiques.

### L'IDENTIFICATION PAR LA « SIGNATURE »

On peut s'interroger sur les missions attribuées par leurs états-majors respectifs à ces sous-marins nucléaires qui viennent, en temps de paix, « chatouiller » la défense des côtes françaises. D'autant que les bâtiments soviétiques sont accompagnés de chalutiers d'observation ou de cargos et de navires scientifiques équipés de matériels électroniques d'écoute ou d'interception. Diverses explications sont avancées par les services français, et on peut penser que des actions comparables sont menées, en d'autres lieux, par des sous-marins français, notamment à distance de ports méditerranéens fréquentés par la flotte soviétique.



L'une de ces missions consiste à surveiller le trafic maritime commercial et ce que les spécialistes appellent le « rail », c'est-à-dire les lignes de ravitaillement suivies régulièrement par des bâtiments qui ont des cargaisons précieuses ou stratégiques, comme les pétroliers. Les sous-marins relèvent, également, les fonds et les accidents de relief qui peuvent devenir en temps de crise des caches pour se tenir à l'affût. Ils mettent à l'épreuve leurs systèmes de transmissions en direction de leur pays d'origine et étudient les conditions océanographiques, en particulier la bathymétrie (mesures de profondeur) et la température ou la salinité de l'eau, dont dépendent les possibilités de détection et de communication avec l'extérieur.

Ces mêmes sous-marins prennent la veille de certaines fréquences-radio utilisées par les P.C. et par les navires de guerre des pays qu'ils côtoient et, à ce titre, ils surveillent les conditions de l'entrée et de la sortie des sous-marins stratégiques de l'Île-Longue, en rade de Brest. Leurs indiscretions - une émission radio inhabituelle ou la sortie du périscope - sont parfois volontaires, dans l'espoir de tester le temps et les moyens de réaction ou de riposte de la marine nationale.

Si les sous-marins nucléaires ont été chargés de ces différents travaux plus ou moins clandestins, c'est parce que cette classe de bâtiment permet, du fait de sa propulsion, des observations prolongées, en toute sécurité, interrompues seulement par la capacité d'endurance de l'équipage.

Pour identifier ces sous-marins les experts disposent d'un fichier, où sont, en quelque sorte, consignées les caractéristiques et les performances des bâtiments, c'est-à-dire leur « signature ». Comme les navires de surface, chaque sous-marin, au cours de ses différentes évolutions, émet des signaux acoustiques qui lui appartiennent en propre (bruits d'hélices ou autres) et ne ressemblent à ceux d'aucun autre, comme des empreintes digitales. Une oreille exercée peut les interpréter : elle compare ces enregistrements - obtenus par des équipements omnidirectionnels spéciaux à bord de n'importe quel avion ou bâtiment - avec des bandes magnétiques, où sont systématiquement répertoriés ces bruits. Ces fiches sont tenues régulièrement à jour par la marine nationale.

## AUSTRALIE

Les nouveaux DDL pour lesquels le Gouvernement travailliste australien a attribué de nouveaux crédits risquent cependant de ne pas être construits en Australie. Une commande à l'étranger serait nettement moins coûteuse et le projet néerlandais de DDG (deux sont en construction aux Pays-Bas) est très voisin du projet australien. Aucune décision ferme n'a encore été prise.

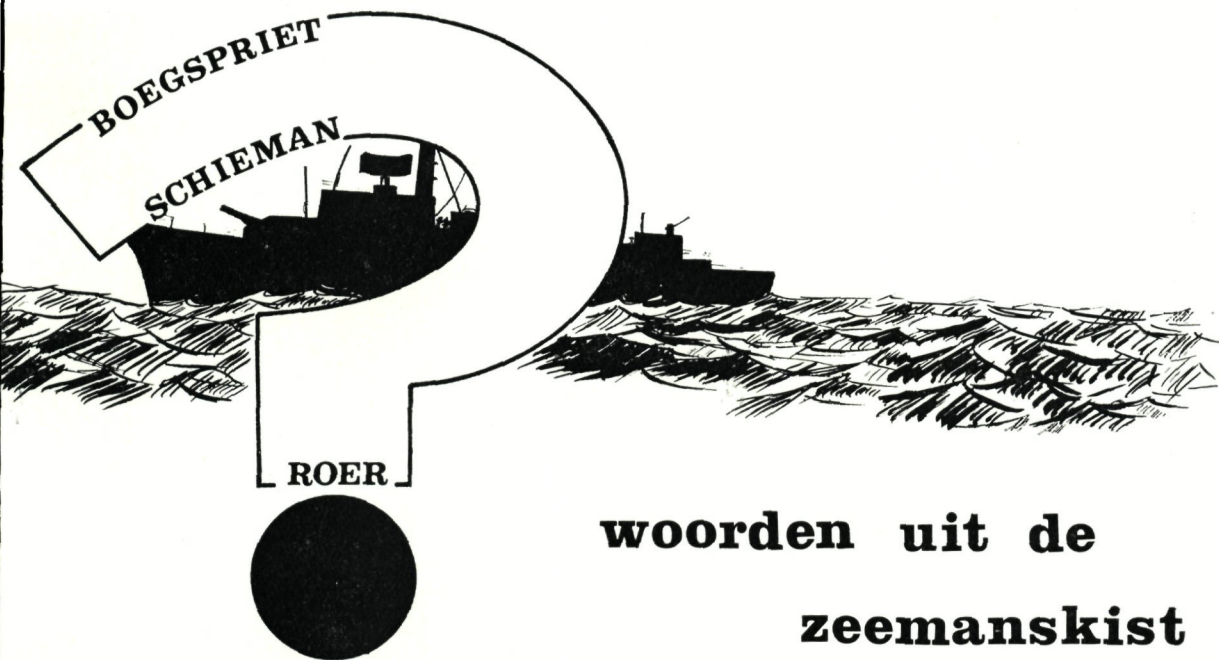
La marine royale australienne (RAN) vient de procéder au commissionnement d'une escadrille de débarquement, la première depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Huit LCH (2 officiers, 11 sous-officiers et matelots) capables de débarquer trois chars lourds en feront partie.

Le problème du remplacement de HMAS « MELBOURNE », le seul porte-avions australien commence à se poser. Le ministre australien de la défense, Mr. Lance Barnard, a récemment, visité le chantier britannique qui construit le premier « croiseur à pont continu » destiné à la Royal Navy. Les besoins australiens sont estimés à deux ou trois unités de ce type. HMAS « MELBOURNE », porte-avions de la classe « MAJESTIC » (env. 16.000 t) fut acquis par l'Australie en 1955 et met en œuvre une escadrille d'appareils ASM S-2E « Tracker » et une escadrille de chasseurs bombardiers légers A-4G « Skyhawk ».

Un autre problème urgent est celui du remplacement des avions patrouilleurs ASM « NEPTUNE ». La décision australienne dépendra probablement du choix des Canadiens qui ont le même problème avec leurs « ARGUS ». Les favoris sont le « NIMROD » britannique et l'« ORION » américain.

## MALAISIE

Une escadrille de la Marine Royale Malaisienne composée de quatre FPB de type « COM-BATTANTE 2 » construits en France a rejoint sa base au mois d'août après un voyage de trois mois et demi depuis Cherbourg.



## woorden uit de zeemanskist

HET NEDERLANDS, TAAL VAN DE SCHEEPVAART

J. B. DREESEN    **HANGMAT**

Nu in de Nautische School de restanten van de eertijds zo ruime stock hangmatten opgebruikt worden als didactisch materiaal bij het schiemanen, zal het niet zolang meer duren of de hangmat behoort tot het domein van de dingen waar de mensen zich vragen gaan over stellen. Om hieraan tegemoet te komen dit stukje.

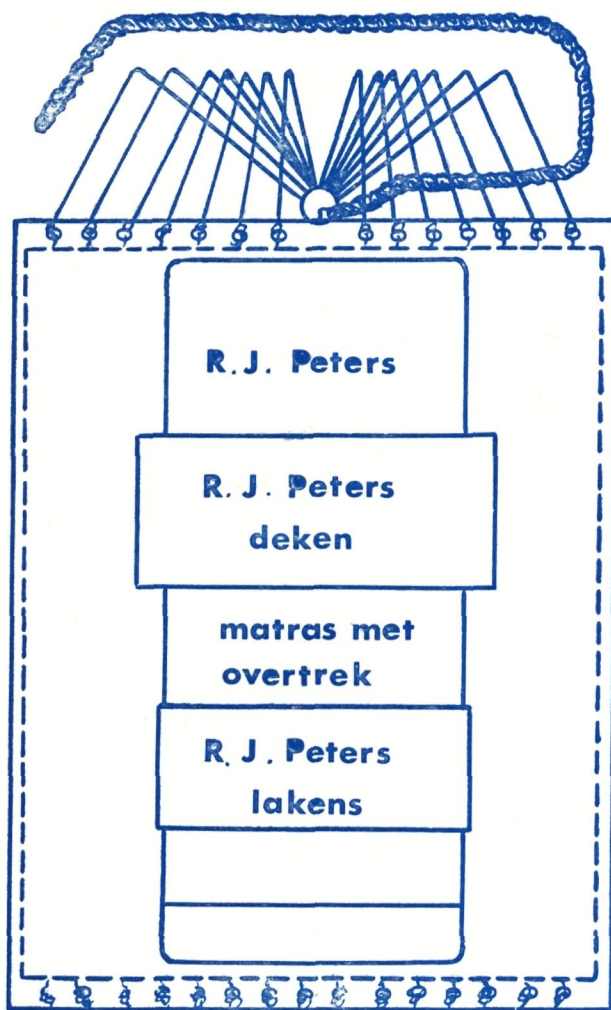
De HANGMAT (Fr, hamac ; Eng, hammock) was gedurende eeuwen een hangende slaappleaats in zeildoek voor mindere schepelingen, die bij nacht door middel van touwen onder de dekbalken werden uitgespannen. 's Morgens werd ze opgedoekt en naar de KOOLVERSCHANSING (een speciaal daartoe ingerichte verdubbeling van de verschansing) gebracht waar ze dan als kogelvanger voor het musketvuur dienst deed. Dat dit niet enkel uit de middeleeuwen dateert blijkt uit beschrijvingen van de tweede wereldoorlog. Zo kregen aan boord van de Japanse schepen de hangmatten voor het gevecht een plaats rond de opbouw als een bijkomende bescherming tegen kogels en granaatsplinters.

De hangmat bestond uit een stuk zeildoek dat zes voet lang en drie voet breed was. Aan de smalle zijden was een brede zoom genaaid waarin 12 tot 16 LEUVERS (Fr, œil de pie ; Eng, eyelets) waren aangebracht.

Door deze leuvers werden aan weerszijden evenzoveel SCHEERTOUWEN (Fr, brin d'araignée ; Eng, nettles) gestoken die verzekerd werden met HALVE STEKEN. De scheertouwen waren eindjes in hennep die dubbel genomen werden door een DRAAGRING (Fr, organeau ; Eng, hammockring) waarbij de middelste scheertouwen anderhalve duim langer werden gehouden dan de buiteneinden.



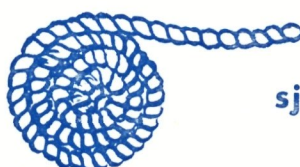
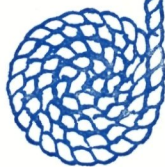
hoofdeinde



draagring

scheertouwen

vierlijn



sjorlijn

voeteinde

Op deze draagringen waren de VIERLIJNEN (Fr, raban d'hamac ; Eng, lanyard) aangebracht waarmee de hangmat aan HAKEN of aan KLAMAAIEN - tegen dek aangebrachte beugel - werd bevestigd. Om de hangmat op te hangen werd de vierlijn door de haak of de klamaai genomen en terug door de draagring gestoken. De hangmat kon nu eerst op de goede lengte geregeld worden en daarna bevestigd. Dit gebeurde met een enkele of dubbele schootsteek. Hierop werd nooit geen slipsteek gelegd, vanwege een ruwe en misplaatste grap die erin bestond de vierlijn los te trekken. De bezetter van de hangmat kwam daarbij met geweld tegen dek terecht. Gebeurde dit met de voeten eerst dan was het gewoon een slechte grap, maar gebeurde dat met het hoofd dan kon de val dodelijk zijn. Waar mogelijk werd dan ook de ring langs de kant van het hoofd rechtstreeks op de haak aangeslagen.

Om de bezetter wat meer ruimte te geven werd de hangmat aan hoofd- en voeteinden gespreid door middel van een DWARSLAT (Fr, bastet, bois d'araignée ou bois de lit ; Eng, hammockspreader).

Wanneer niet in gebruik werd de hangmat opgedoekt en gesjord. Dit gebeurde met een SJORLIJN (Fr, harnet ; Eng, hammocklashing). Het beddegoed werd evenredig over de ganse lengte verdeeld opdat de gesjorde hangmat er overal even dik zou uitzien. Links naast de hangmat staande, gezicht naar het hoofdeinde toe en de sjoerlijn in de linkerhand opgeschoten begon men met een lopende steek rond het hoofdeinde te leggen. Hierna volgden zes marlsteken waarvan de laatste op het voeteinde lag. De in totaal zeven steken moesten op gelijke afstand van elkaar liggen. De beide lange kanten van de hangmat werden afwaterend over elkaar gelegd zodat nergens het beddegoed kwam uitpiepen. Dit laatste had zijn belang want als regel gold dat een goed opgedoekte hangmat enkele uren moest kunnen blijven drijven en daarbij het gewicht van de eigenaar kunnen dragen. Een bijkomend reddingsmiddel dus. Ook in de schadebeperking was een plaatsje voorzien voor de hangmat en wel als garnering bij het dichten van lekken in de scheepshuid.

Hangmatten werden gemerkt met de naam van de eigenaar. Dit gebeurde in zwartgeschilderde blokletters van één duim groot. De middenste letter van de naam moest juist in het midden van de hangmat staan op 2 duim van de bovenste boord.

Hangmatten moesten om de 14 dagen verschoond worden waarna de vervangen hangmat gewassen werd. Dit gebeurde met een handschuurborstel, zeep en zoetwater. Gespoeld werd, al schurende met ruim zeewater. Het gedeelte waarop de naam voorkwam werd met de hand gedaan.

Hangmatten wassen was aan boord een gezochte bijverdienste voor diegenen die er financieel wat krap bij zaten. In de gloriejijd van de Algerines (1955) werd 10 tot 15 frank betaald voor het schuren van een hangmat.

Na de wasbeurt was er meestal een hangmatinspectie voorzien. Janmaat moest dan zijn gewassen hangmat « bij de bovenste hoeken vastnemen en voor het lichaam houden, zo dat de bovenste naad ter hoogte van de kin reikte ». De kant met de naam moest naar de inspecterende autoriteit gericht zijn.

Hangmatten werden langscheeps gehangen. Dit had als groot voordeel voor de slapende gebruiker dat deze nooit geen last had van het rollen van het schip. Die slingerende hangmatten was een zicht dat altijd weer trof als men in zee 's nachts in een logies kwam. En toch was dit een optisch bedrog want in werkelijkheid slingerde het schip heen en weer terwijl de hangmatten min of meer loodrecht bleven hangen.

Voor nieuwelingen was het in een hangmat kruipen een riskante onderneming. Hangmatten hingen meestal op schouderhoogte, en de bedoeling was een van de lange kanten iets naar beneden te halen en het lichaam met een gecombineerde hef-, heen- en draaibeweging in de hangmat te rollen. De eerste pogingen hadden meestal als gevolg dat de hangmat kipte en het beddegoed op dek terecht kwam. Klassiek was ook het manoeuvreren waarbij de « bleu » niet in de hangmat rolde maar er over heen ging en aan de overkant tegen dek terecht kwam.

Bij de standaard uitrusting van de hangmat behoorde een platte met zee gras gevulde matras en overtrek ; een of twee groflinnen lakens - uitstekend als huidmassage - en een grove wollen deken, vroeger ook wel KOMBAARS geheten. Die dekens waren oorspronkelijk wit geweest maar door het veelvuldig gebruik onbestemd van kleur geworden. Een hoofdkussen was niet voorzien en de aanschaf ervan werd overgelaten aan de fantasie van de gebruiker. Meestal werd dit gebrek niet aangevoeld want het gedeelte onder de



matras ter hoogte van het hoofd werd veelal gebruikt als bergplaats voor kledingsstukken en persoonlijke voorwerpen. Men sliep als het ware met één oor op zijn bezittingen, wat aan boord altijd een wijze maatregel was.

Dit dagelijks weer terug ingepakt mensenzweetreservoir moest regelmatig verlucht worden wat aan boord periodisch aanleiding gaf tot een grootscheepse operatie die BEDDE-GOED VERLUCHTEN heette. Op dit order werd wekelijks zelfs het meest volwaardige oorlogsschip in enkele ogenblikken tot een drijvende voddenmarkt omgetoverd.

Het woordje hangmat werd vroeger HANGMAK uitgesproken en geschreven. Net als het Engelse HAMMOCK en het Franse HAMAC is het waarschijnlijk afgeleid uit het spaanse (oorspronkelijk Caraïbisch) woord HAMACA.

De geschiedenis wil dat de hangmat door Columbus werd opgemerkt op Long Island (Bahamas) tijdens zijn eerste reis. Naam en gebruik zouden door hem naar Europa zijn overgebracht. Te noteren valt echter dat het Franse woord HAMAC het veel oudere Franse woord voor een hangmat nl. BRANLE vervangen heeft. Dat woordje vinden we nog terug in het Franse BRANLEBAS dat oorspronkelijk het order was om 's morgens de hangmatten op te doeken en te stuwen. Moest dat opdoeken en stuwen gebeuren om de kanonnen vrij te maken voor het gevecht dan werd het order BRANLEBAS DE COMBAT, term die nog steeds in gebruik is bij de franse marine. Anderzijds is het ook zo dat het spaanse HAMACA een korfkooi aangeeft zoals die eertijds aan boord van engelse oorlogsschepen door de officieren gebruikt werd (het best gekende voorbeeld van dit soort kooi is die van Nelson aan boord van de « VICTORY » te Portsmouth) terwijl voor de zeildoekse hangmat het spaans de term COY gebruikt (afkomstig van het nederlandse KOOI). Corominas geeft als jaartal van opname in het Castillaans voor het woord Hamaca 1519. Verder terug vertelt PLUTARCHUS (plus minus 46-120) dat ALCIBIADES (plus minus 450-404), die in zijn vrije tijd zeeman bleek te zijn, een stuk uit het dek van zijn trireem liet kappen om zachter te kunnen slapen. Hij liet namelijk zijn beddegoed aan touwen in de gekapte opening hangen, in plaats van het op het harde dek te leggen. Zou de hangmat in Europa dan toch ouder zijn dan de aanbreng van Columbus omstreeks 1495?

Onder de bijgedachte van **hangen** vervormde zich HAMACA voor onze nederlandse zeevaarders tot HANGMAK. En vermits de hangmat in de 16de eeuw in de plaats kwam van de MATTE, dit is de mat die de matrozen als slaappleats diende, zal dit wel zijn invloed hebben gehad op de overgang van HANGMAK naar HANGMAT. Een typisch voorbeeld van hoe een vreemd woord (hamaca) vernederlandst werd, zonder dat iets van de oorspronkelijke vorm blijft bestaan.

J.B. DREESSEN

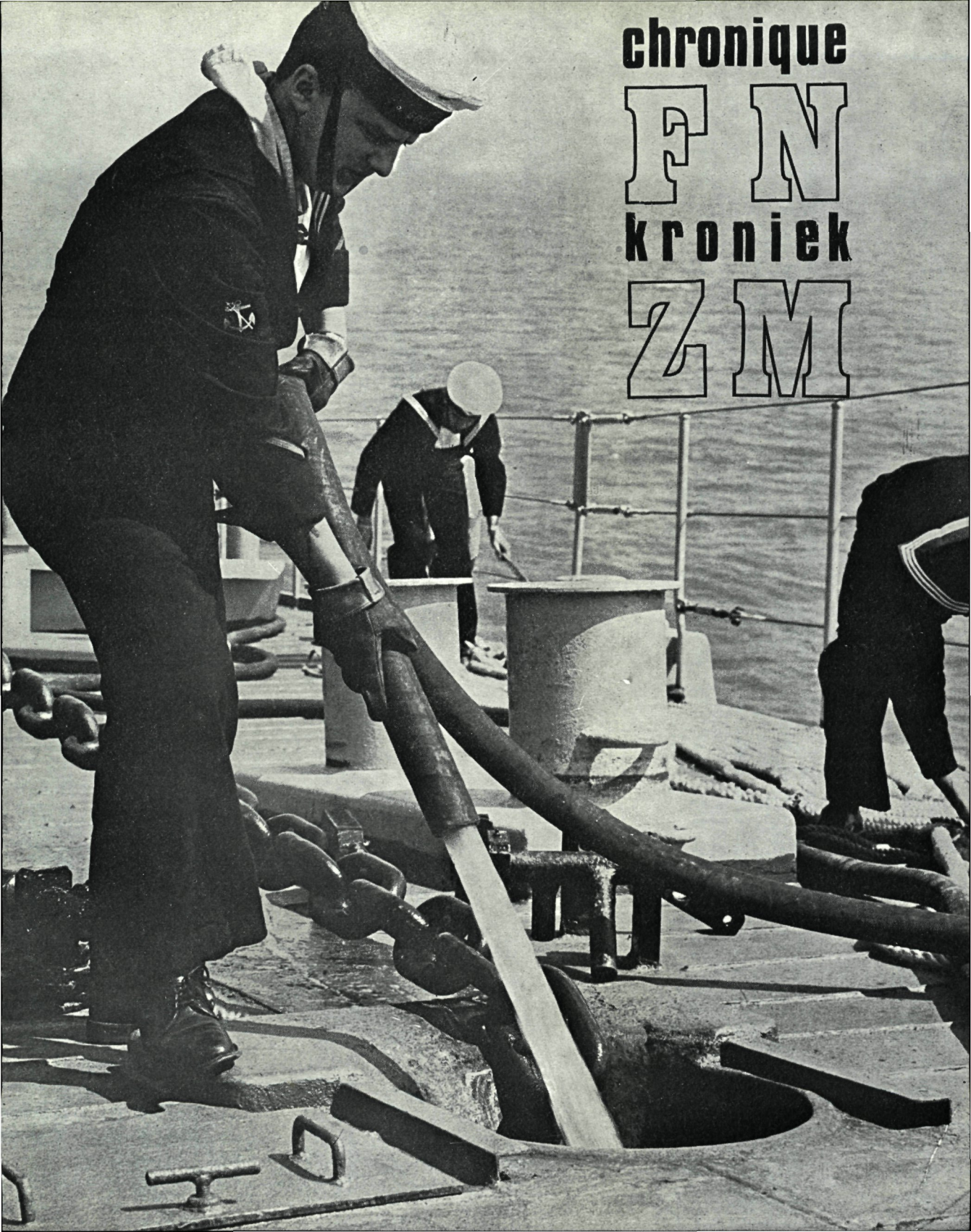


chronique

F N

kroniek

Z M





## AKTUALITEITEN ZEEMACHT ACTUALITES FORCE NAVALE

### Remise de Commandement dans les Bases Navales de Zeebrugge et de Nieuwpoort

Le 12 décembre 73, le CPF NEVENS a repris le commandement de la Base Navale de Zeebrugge. Lors d'une cérémonie, le Commodore E. POSKIN a investi le nouveau Commandant dans sa fonction.

Le CPF DUMONT, Commandant sortant, a repris à son tour la Base Navale de Nieuwpoort le 21 décembre 73 et ceci en raison de la mise en retraite du CPF DE PIERRE.

\* \* \*

### Commando wisseling in de Marinebasissen van Zeebrugge en van Nieuwpoort

De CPF J. NEVENS is op 12 december 73 de nieuwe bevelhebber geworden van de

Marinebasis van Zeebrugge. Tijdens een korte plechtigheid sprak Commodore E. POSKIN de investituur uit.

De uittredende Bevelhebber CPF DUMONT heeft op zijn beurt op 21 december de basis van Nieuwpoort overgenomen van CPF DE PIERRE wegens de op pensioenstelling van deze laatste.

\* \* \*

### Lutte contre la pollution

L'équipage du M478 « HERSTAL » après le retour au port d'une mission le long du mur de Zeebrugge. Encore une fois, une nappe de pétrole brut de 300 m de long et de 3 m de large a été détruite.

\* \* \*

### Oliebestrijding

De bemanning van de M478 « HERSTAL » na de terugkomst van de haven van Zeebrugge alwaar ze langs de muur nogmaals een olielaag (300 m lang en 3 m breed) bestreden hebben.

Een autoloze « Stafvergadering » in de Marine Basis Antwerpen.





## « ZINNIA » IN ABIDJAN

Voor enkele weken voer de A961 « ZINNIA » af met bestemming Abidjan ten einde er een lading goederen, ten voordele van de geteisterde Sahel-landen te ontladen. Deze goederen bestaande uit levensmiddelen, kleren, dekens en geneesmiddelen, werden door diverse Belgische organisaties ingezameld ten einde ze aan de noodlijdende bevolkingen uit te delen. Zo werd 20 ton melkpoeder geschonken door het Belgische Rode Kruis en 10 ton levensmiddelen geschonken door de Zeemacht, overgemaakt aan het Rode Kruis van Opper-Volta, 2 ton geneesmiddelen en laboratoriummateriaal (gift van SOS/PG) werden ontladen ten voordele van het hospitaal van Fada n'Gourma en van het dispensarium voor opthalmologie van Ouagadougou, terwijl aan de bevolking van Niger een dertigtal ton aardappelpuree werd geschonken door Land- en Luchtmacht, evenals 170 kg van allerlei materiaal (gift van SOS/PG onder andere aan Père Sage Niamey) en 500 kg dekens (gift van de Zeemacht) alsook 25 M3 klederen en matrassen.

Gedurende drie dagen hebben bemanningsleden van de « ZINNIA » deze lading ontscheept in de haven van Abidjan.

De Belgische Ambassadeur ter plaatse, de heer Marchal, heeft gedurende een persconferentie zijn waardering uitgedrukt over de globale hulp die ons land aan de Saheloperatie heeft verleend.

« Wij volgen met grote aandacht, aldus de Ambassadeur, de inspanningen van de Sahel-landen om het hoofd te bieden aan deze situatie. Wij weten dat hun middelen zeer beperkt zijn, temeer daar de demografische explosie het probleem komt bemoeilijken... Toch komt het de Sahel-landen toe konkrete voorstellen te doen » aldus een relaas uit een plaatselijke krant. In zijn rapport aan de Minister van Buitenlandse zaken, de heer Van Elsanle, besloot

de Belgische Ambassadeur met de volgende woorden: « Ik zou dit rapport niet willen besluiten zonder Commandant Marin te feliciteren voor de voorbeeldige wijze waarop hij de taak die hem werd opgelegd heeft uitgevoerd. Door haar houding en gedrag, zowel aan boord als in de stad, heeft de bemanning van de « ZINNIA » onze Zeemacht eer aangedaan ».

## KRUISVAARTEN EENHEDEN ZEEMACHT

Van 1 tot 12 oktober 1973 ondernam het Smaldeel der Ondiepwatermijnenvegers (MSI), samengesteld uit M477 « OUDENAAARDE », M475 « TONGEREN », M476 « MERKSEM », M484 « DINANT », M485 « ANDENNE », M480 « SERAING », M479 « HUY » en M473 « LOKEREN », een kruisvaart in het Kanaal.

Het Smaldeel stond onder het bevel van Korvetkapitein VAN DEN HAUTE, te PORTSMOUTH.

Het Commando- en Logistiek Steunship A961 « ZINNIA » onder het bevel van Freгатkapitein P. MARIN was van 02 tot 27 oktober op kruisvaart naar Ivoorkust.

De Hoogzeemijnenveger M903 « DUFOUR » onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klas CLAUS was van 08 tot 26 oktober op kruisvaart in de Noordzee en legde aan te Hamburg.

## « GODETIA »

Van 19 tot 20 oktober was het Commando- en Logistiek Steunship « GODETIA », op kruisvaart naar Zuid-Amerika, en heeft aangelegd te Tenerife op de Canarische Eilanden.

In het dagblad « EL DIA » heeft een uitgebreid artikel gepleegd over de geschiedenis van de Belgische Zeemacht en van de « GODETIA ».

Er werden bloemen neergelegd op het graf van matroos CLAUW, die te Tenerife tragisch om het leven kwam op 18 Nov 71 nadat hij er met de « GODETIA » had aangelegd.



## BEZOEK VREEMDE SCHEPEN VISITES NAVIRES ETRANGERS

### BEZOEK VAN EEN BRITSE OORLOGS- BODEM AAN ANTWERPEN

De jager « HMS KENT » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Antwerpen van 24 tot 30 oktober 73 ter gelegenheid van EUROPALIA 73.  
Vice-Amiral I.G. RAIKES CBE DSC., Flag Officer 1ste Flottilla, was ingescheept.  
Het schip stond onder het bevel van Capt. A.R. RAWBONE AFC RN.

#### Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)  
WATERVERPLAATSING : 6.200 ton  
AFMETINGEN : 520,5 x 54 x 20 voet  
BEMANNING : 33 officieren, 438 manschappen

\* \* \*

### BEZOEK VAN TWEE BRITSE OORLOGS- BODEMS AAN OOSTENDE

De Kustmijnenvegers HMS « UPTON » en HMS « GAVINTON » brachten een routine-bezoek aan de haven van Oostende van 5 tot 9 november 73.  
HMS « UPTON » stond onder het bevel van Lt. Cdr. M.J. STURDEE RN en HMS « GAVINTON » van Lt. Cdr. P.S. BLOMELEY MBE RN.

#### Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)  
WATERVERPLAATSING : 425 ton  
AFMETINGEN : 153 x 28,8 x 8,2 voet  
BEMANNING : 27

\* \* \*

### BEZOEK VAN NAVO-SMALDEEL AAN ANTWERPEN

Een NAVO-Smaldeel bestaande uit HNLMS « ISAAC SWEERS », HMS « LONDONDERRY », HNOMS « STAVANGER », USS « BARNEY », FGS « HESSEN » en HDMS « SPRINGEREN » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van Antwerpen van 5 tot 9 november 73.  
Het Smaldeel stond onder het bevel van Commodore J.W.H. WEVERS RNLN aan boord van HNLMS « ISAAC SWEERS ».

#### Karakteristieken

(volgens Jane's Fighting Ships)  
HNLMS « ISAAC SWEERS »  
(Type : Fregat)

Commandant : Capt. H.L. van BEEK

WATERVERPLAATSING : 2850 ton

AFMETINGEN : 372 x 41 x 18 voet

BEMANNING : 254

USS « BARNEY »

(Type : Geleide Wapens Destroyer)

Commandant : Cdr. P.S. CORR

WATERVERPLAATSING : 4.500 ton

AFMETINGEN : 437 x 47 x 20 voet

BEMANNING : 24 officieren, 330 manschappen

FGS « HESSEN »

(Type : Destroyer)

Commandant : Cdr. D. WELLERSHOFF

WATERVERPLAATSING : 4.330 ton

AFMETINGEN : 439,7 x 44 x 17 voet

BEMANNING : 17 officieren, 263 manschappen

HMS « LONDONDERRY »

(Type : Onderzeebootjager)

Commandant : Cdr K.H. FORBES - ROBERTSON

WATERVERPLAATSING : 2.800 ton

AFMETINGEN : 370 x 41 x 17,3 voet

BEMANNING : 15 officieren, 220 manschappen

HNOMS « STAVANGER »

(Type : Fregat)

Commandant : Capt. J.H. LILLEHEIM

WATERVERPLAATSING : 1.745 ton

AFMETINGEN : 317 x 36,7 x 17,4 voet

BEMANNING : 11 officieren, 140 manschappen

HDMS « SPRINGEREN »

(Type : Onderzeeboot)

Commandant : Lt. Cdr. P.B. SOERENSEN

WATERVERPLAATSING : 595 ton

AFMETINGEN : 117,2 x 15,4 x 13,1 voet

BEMANNING : 33

### SINT-NIKLAAS

Tijdens de druk bijgewoonde opening van de Marineweek te Sint-Niklaas, hield LDV. Van Ransbeek zijn « maidenspeech » als gloednieuwe ZS1/IRP.



### **Doopplechtigheid sessie 73-74 in 2 SKOOK ZEDELGEM**

Op 30 november had in de 2 SKOOK te Zedelgem de doopplechtigheid plaats van de sessie 73-74.

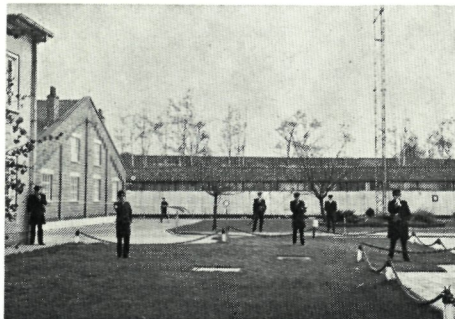
Als peter voor de sessie werd de 1MP/BOO HOOGEWIJS gekozen, die als duiker-ontmijner om het leven kwam tijdens een ontploffing te Oostduinkerke. De standaard van de Zeemacht was ter plaatse.

### **Baptême de la session 73-74 du 2 SKOOK ZEDELGEM**

Le 30 novembre au 2 SKOOK de Zedelgem avait lieu la cérémonie du baptême de la session 73-74.

Le parrain a été choisi en la personne du 1MP/SOC HOOGEWIJS qui, comme plongeur-démineur, a perdu la vie lors d'un déminage à Oostduinkerke. L'étendard de la Force Navale était présent lors de la cérémonie.

### **Concours national des transmissions**



De wedstrijd.



De laureaten.

Du 12 au 14 novembre, l'école des transmissions de la FN à Bruges fut le siège d'une activité inusitée. Pendant 3 jours, les

instructeurs se transformèrent en « Juges » alors que les élèves, chassés de leurs classes par « l'évènement » s'occupaient et s'affairaient alentour de l'école.

« L'évènement », c'était le concours national des transmissions.

16 jeunes opérateurs y participèrent, se disputant de très beaux prix offerts par la FORCE NAVALE.

Les miliciens firent sensation donnant bien du fil à retordre aux volontaires.

En « Flashing » les résultats furent très encourageants et les épreuves furent dominées par 2 miliciens qui il y a 4 mois encore ne connaissaient pas un signe de morse.

Le matelot milicien DE RUDDER, élève signaleur, remporta la première place.

En « Telex », un autre milicien, le matelot BATAILLE (COMOPSNV) s'affirma devant 4 collègues.

La spécialité la plus difficile : émission et réception morse, fut remportée par le quartier-maître VANDENBERGHE (COMOPSNV).

Le 1LV LINNEKENS procéda à la remise des prix après quoi un drink clôtura ces trois journées bien remplies.

### **Nationale Verbindingswedstrijd**

De jaarlijkse verbindingswedstrijd werd betwist in de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht te Brugge van 12 tot 14 november. 16 deelnemers hebben zich aangeboden. Voor de eerste maal hebben miliciens de meerderheid van de prijzen in de wacht gesleept waarbij ze aan een « beroeps » de eer lieten om de eerste prijs te behalen. (QMT VANDENBERGHE van COMOPSNV).

In « Lichtmorse » werden schitterende resultaten geboekt door matroos milicien DE RUDDER van Comienav die de eerste plaats wegkaapte als beste van 7 mededingers. Opmerkelijk is dat deze kampioen slechts vier maanden onderricht ontving voor het aanleren van morse.

In « Telex » was het de eerste matroos BATAILLE (COMOPSNV) die de eerste prijs behaalde, hierbij waren nog vier mededingers.

1LV Linnekens sprak de deelnemers toe en drukte de wens uit dat de Zeemacht, dank zij de inspanning van de deelnemers, weer zou deelnemen aan de Nato verbindingswedstrijd.

Daarna werd hen een drink aangeboden samen met de inrichtende ploeg in de mess Onderofficieren.



## Leven van 75 jarige gered door tussenkomst Zeemacht

Na een zuurstofbehandeling onder druk die acht uur duurde werd in het Hyperbaar Medisch Centrum Majoor Geneesheer Jean FLAHAUT, gelegen in de Marinebasis van Oostende het leven gered van de 75 jarige DEERNAERT Gustaaf, woonachtig in de Hofstedestraat 2 te Oostende.

Buren hadden hem op zaterdagmorgen 6 oktober buiten kennis gevonden in zijn woning. Zijn echtgenote, die in de loop van de nacht naar het toilet gegaan was werd er dood aangetroffen. De oorzaak van het ongeval was vergiftiging door koolstof monoxide, t.t.z. uitwasemingen van een kachel. De man, die eveneens was opgestaan, is gevallen, en heeft daardoor verder geademd dicht bij de grond, waardoor hij nog in leven was toen hij gevonden werd. In het H. Serruysghospitaal, waar hij werd opgenomen, werd vastgesteld dat zijn toestand praktisch hopeloos was en dat alleen zuurstof onder druk toegediend nog redding kon brengen.

Bijgevolg werd contact genomen met de Zeemacht. Betrokkene werd om 13.55 uur opgenomen in de recompressiekamer waar hij onder 3 atmosfeer druk werd behandeld. Gedurende 8 uur losten de militaire geneesheren en verplegers zich af om de 30 minuten, en om 21.00 uur was de toestand van de heer Deernaert zo goed dat hij een kwartier later het Hyperbaar Medisch Centrum Majoor Geneesheer Jean FLAHAUT kon verlaten om huiswaarts te keren.

## Provincie Gouverneur op bezoek



Ridder van OUTRYVE d'YDEWALLE gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen kwam de Groepering Operaties bezoeken op 8 oktober 73.

Aan boord van de « ARTEVELDE » brachten Commodore POSKIN en 1LV PETIT hem voor een demonstratie naar de mijnenjagers die deelnamen aan de VISITEX oefeningen.

\* \* \*

Le 8 octobre dernier, le Groupement Opérations a reçu la visite du Chevalier van OUTRYVE d'YDEWALLE, Gouverneur de la Province de la Flandre Occidentale. Le Commodore POSKIN et le 1LV PETIT l'ont accueilli à bord de l'« ARTEVELDE », qui avait rendez-vous avec les dragueurs qui participaient à l'exercice VISITEX et qui ont donné une excellente démonstration.

## Chief MAAG BELLUX op bezoek



Colonel USAF J. EGGINTON, hoofd van de military assistance advisory group Belgium-Luxembourg kwam op bezoek naar COMOP-SNAV op maandg 15 oktober 73.

Na een korte uiteenzetting over de opdracht en de middelen ter beschikking van de Belgische Zeemacht en de Groepering Operaties ondertekende de Chief Maag-Bellux het Gulden boek.

\* \* \*

Le Colonel USAF J. EGGINTON, Chef du Military Assistance Advisory Group Belgium-Luxembourg a rendu visite au COMOPS-NAV le lundi 15 octobre 73.

Après un petit exposé sur les missions et les moyens mis à la disposition de la Force Navale et du Groupement Opération de la Force Navale, le Chief Maag-Bellux a été invité à signer le livre d'or.

\* \* \*



1MC A. DE KUYPER

#### Op pensioenstelling 1MC Adrien DE KUYPER

Op vrijdag 28 september nam 1e Meester Chef Adrien DE KUYPER afscheid van de Aktieve dienst.

Het gebeurt niet vaak dat men vaarwel mag zeggen aan een figuur die het wel en het wee van de zeemacht heeft meegemaakt vanaf de geboorte tot op heden, zoals 1MC DE KUYPER.

Maar zijn militaire loopbaan reikt veel verder dan de levensduur van de Zeemacht. Het was immers op 25 februari 1937 dat soldaat milicien Adrien DE KUYPER in dienst trad bij het 3e Linierregiment opgeroepen voor een militiedienst van 17 maanden.

Deze 17 maanden werden verlengd in een contract met de natie die niet minder dan 37 jaar bedraagt, want dit is inderdaad de dienststat van de heer DE KUYPER. 37 jaren trouwe en loyale dienst. Na de 18-daagse veldtocht en gevangenschap in Duitsland, belandt Adrien op 15 april 1947 bij het Zeekorps van de Zeemacht te Oostende. Als secretaris heeft hij alle autoriteiten gekend die al die jaren het goed en het slecht mee hebben gemaakt; we citeren Commodore TIMMERMANS, Comd.

CEULEMANS, DELFORGE, VAN DYCK, PESCH, GELUYCKENS en POSKIN.

Hoewel Eerste Meester Chef De Kuyper niet was ingescheept heeft hij veel stormen beleefd op hoog niveau. In de herfst van zijn loopbaan werd hij gepromoveerd tot secretaris van COMOPSNV en het is in die moeilijke rol dat hij de bewondering van allen zonder onderscheid heeft afgedwongen.

Niet alleen als militair was de heer De Kuyper een voorbeeld, maar hoofdzakelijk als mens mogen wij hem voor iedereen als voorbeeld stellen.

Hij was bescheiden, steeds vriendelijk voor iedereen, behulpzaam.

De Zeemacht verliest in hem een keuronderofficier met uitzonderlijke kwaliteiten.

De redactie van Neptunus brengt hier graag hulde aan deze vriend en collega die wij met weemoed de Zeemacht zien verlaten.

E.V.H.



1LV JONCKHEERE

#### 1LV JONCKHEERE

##### 30 welgevulde jaren

Op 17 mei 1940, onder een blauwe hemel, zette de « PRINS ALBERT » koers naar Engeland; aan boord tussen talrijke vluchtelingen bevond zich de jonge Georges Jonckheere.

Als jonge zeeman was hij zeker onwetend welke buitengewone avonturen hem nog te wachten stonden. Eerst vinden we hem aan boord van de tanker « ALEXANDER ANDRE », dan aan boord van een amerikaans vrachtschip, vervolgens aan boord van een australische kustvaarder. Tweemaal werd zijn schip getorpedeerd, hierbij vertoefde G. Jonckheere meerdere dagen in het midden van de Indische oceaan. Echter niet te ontgoochelen, vinden we hem weldra terug in



het australisch leger. Hij nam deel aan verschillende operaties met een eigen flegme en zijn weerstand redde hem van duizende hinderlagen in de jungle. Eindelijk kwam G. Jonckheere terug naar Europa, laat zich inlijven in de belgische sectie van de ROYAL NAVY en wordt ingescheept aan boord van het britse korvet « PETUNIA K79 », dit in functie van telegrafist. Voor de zoveelste keer moet hij deelnemen aan meerdere oorlogsakties.

Door zijn gedrag werden hem meerdere onderscheidingen aangeboden, zowel engelse, franse en belgische.

In 1947 is de marine aspirant Jonckheere de eerste belg die aangeduid wordt om de cursus van verbindingsofficier te volgen in HMS « MERCURY ». Hij scheepte in aan boord van alle schepen van de Zeemacht. Het zou langdradig worden hier al de commandementen op te noemen die G. Jonckheere uitvoerende gedurende zijn lange loopbaan.

Iedereen in onze Zeemacht kent 1LV Jonckheere, voor zijn gediensigheid, zijn rechtchapenheid en zijn bescheidenheid.

Nu is een gedeeltelijke levensloopbaan geëindigd, een loopbaan die zoveel bewondering afdwong, nu nieuwe horizons voor hem opengaan wensende we hem nog lange jaren en veel geluk.

\* \* \*

### 1LV JONCKHEERE 30 années bien remplies

Le 17 mai 1940, par un beau soleil, la malle « PRINCE ALBERT » trace son sillage droit vers l'Angleterre ; à bord, parmi les nombreux réfugiés se trouve le jeune GEORGES JONCKHEERE.

Marin depuis peu de temps, ce jeune homme ignorait certainement alors les aventures extraordinaires qu'il allait bientôt vivre.

Nous le trouvons d'abord sur le pétrolier belge « ALEXANDRE ANDRE », puis à bord d'un cargo mixte américain, ensuite sur un caboteur australien. Par deux fois G. Jonckheere est torpillé : cela lui vaut entre autres de se retrouver naufragé et en dérive au milieu de l'Océan Indien pendant plusieurs jours.

Mais, notre homme ne se laisse pas impressionner et nous le retrouvons bientôt dans l'armée australienne. Il participe à des opérations où son flegme et sa résistance le sauvent des milles embûches de la jungle.

Puis, G. Jonckheere revient en Europe, s'engage dans la section belge de la ROYAL NAVY et est embarqué comme télégraphiste à bord de la corvette britannique « PETUNIA K79 ». Cela lui vaut encore une fois de participer à plusieurs actions de guerre. Sa conduite pendant la guerre lui vaut de nombreuses décorations anglaises, françaises et belges.

En 1947, l'aspirant de marine Jonckheere est le premier Belge à suivre les cours d'officier des transmissions navales à HMS « MERCURY ».

Il embarque pratiquement à bord de tous les navires de notre Force Navale. Il serait trop long d'énumérer tous les commandements que le 1LV Jonckheere exerça pendant sa longue carrière.

Chacun à la Force Navale connaît cet officier, chacun apprécie sa gentillesse, sa loyauté et sa modestie.

Et maintenant, une tranche de vie de ce chef qui a suscité tant d'amitié et d'admiration parmi nous, se termine ; une autre tranche de vie s'ouvre et nous lui souhaitons fructueuse et remplie de bonheur.



Match Officiers COMOPSNV — Zeelodsen werd afgesloten met een 1—1 score.



Match Onderofficieren COMOPSNV tegen de collega's Marine Kazerne Vlissingen.



Match COMSERVOST — DELNAV. Deze boeiende wedstrijd werd afgesloten met een 0-0 score.



#### Sport in NAVCOMPORT/ANT.

Tijdens de wekelijkse sportnamiddag in NAVCOMPORT/ANT wordt de fitometer telkens door jong en « minder jong » druk beoefend.

1MR WILLEMS, zeilmonitor, samen met de matrozen Eeraerts en De Groof, terecht fier over de prachtige trofee die zij op 11 en 12 augustus II. behaalden te Zeebrugge tijdens de zeilwedstrijd ingericht door de « Kring voor Zeevaart en Overzeese Belangen ».

\* \* \*

#### Le Sport à la Base Navale de KALLO

Chaque après-midi sportive, à NAVCOMPORTANT, le « fitomètre » est utilisé intensément par les jeunes et les « moins jeunes ».

Le 1MR WILLEMS, moniteur de voile, et les Mat EERAERTS et DE GROOF, sont fiers

du trophée qu'ils ont gagné le 11 et 12 août dernier à Zeebrugge lors des régattes organisées par le « Kring voor Zeevaart en Overzeese Belangen ».



#### STANAVFORCHAN TE PLYMOUTH

Op -22 aug. voer STANAVFORCHAN gewind, zoals steeds, de koningin der badsteden van de belgische westkust buiten. Een prachtig weertje bracht meteen de goede stemming erin. Na een vlotte kanaal-overtocht gingen we voor anker in Torbay, waar met veel bijval een hengelwedstrijd ingericht werd. De winnaar QMT Bayens sleurde eventjes 3 kg vis naar de oppervlakte. CPF Van Begin daarentegen ving het langste visje en werd dan ook bedacht met een aanmoedigend troostpuntje. De dag erop liepen we reeds binnen in Plymouth, waar we middenin de Navy-Day's terecht kwamen.

Twee exkursies stonden op het programma : een eerste naar Torbay, de andere was een bezoek aan een brouwerij. Beide vielen spijtig genoeg in 't water. Doch uitgesteld was niet verloren vermits we later op de reis gedwongen in Torquai moesten aanleggen, en... wat de brouwerij betreft... aan bier hadden we bij ons ook niet te kort... Op 3 dagen ontving STANAVFORCHAN een 15.000 bezoekers, waarvan de schoonste exemplaren ook het binnenschip mochten bezoeken.

De fysische konditie werd op het reeds gekende hoogstaande peil gehouden door dagelijkse zwempartijtjes, volley-ball of voet-



bal. Uit beleefdheid liet STANAVFORCHAN natuurlijk de overwinning aan alle tegenstrevers.

Na een week kaaliggen, begon de « working up periode ». De ganze week werden de nieuwe bemanningsleden gewoon gemaakt aan het mijnenjagen, terwijl de « anciens » de gelegenheid kregen hun in vergetelheid gezonken kennissen op te frissen: al bij al een goeie voorbereiding op de komende Quick Shave oefeningen.

Het daaropvolgende weekeindje deed Plymouth zijn naam eer aan van grote oorloghaven. Een invasie van franse, nederlandse, portugese, amerikaanse en... belgische zeebodems had plaats. Menig Plymouth's vrouwtje verloor die zaterdag of zondag haar scalp en met de opbrengst van het verteer in de pubs heeft Watney's waarschijnlijk drie nieuwe brouwerijen kunnen oprichten.

Mandag 10 september: begin van de oefening. STANAVFORCHAN had tot taak de Torbay ankerplaats van mijnen te zuiveren samen met de « VEURNE » en de « WOERDEN ».

De « GEMERT » ging naar Portland samen met de « ZINNIA » waar de COMSTANAVFORCHAN voor de gelegenheid was ingescheept als CTF.

Het slechts weer dwong ons een eerste maal binnen te lopen in het schilderachtige DARMOUTH. De « VERVIERS » maakte onmiddellijk van de gelegenheid gebruik om de « BOSSINGTON » uit te dagen voor een partijtje voetbal. Formaliteit eigenlijk vermits de engelsen zwaar verpletterd werden door een fantastische belgische formatie die nochtans de nacht ervoor tot in de late uurtje de straten van DARTMOUTH onvelig had gemaakt.

Een tweede maal dwong een kracht 10 ons binnen te lopen in Torquai voor een nacht. Voorts verliep de oefening rustig: alle mijntjes werden opgepikt en op 20 sept. konden alle grote scheepjes begeleid worden naar hun ankerplaats: met of zonder goesting.

De week erop bleef STANAVFORCHAN nog enkele dagen liggen in Plymouth om deel te nemen aan de briefing van de oefening. De laatste kontakten werden gelegd, het afscheid werd genomen en op 28 sep. kon elk terug zijn eigen thuishaven binnenlopen, met uitzondering van de « VERVIERS » die voor de afwisseling een droogdok beurtje kreeg.

## STANAVFORCHAN... IN BEELD

CPF Van Begin tijdens zijn welkomswoord aan de Duitse bemanning.

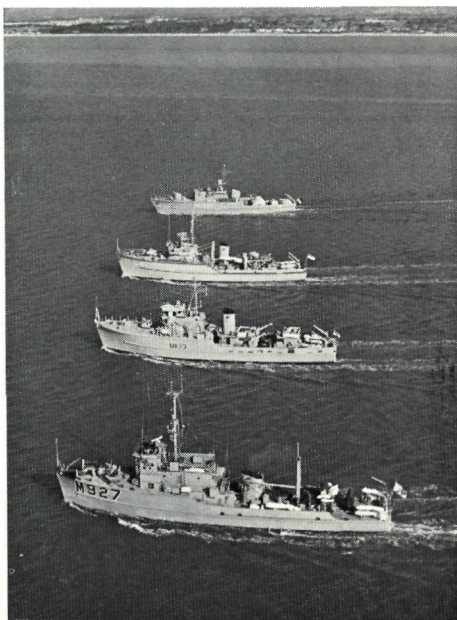


CPF Van Begin inspekteert de bemanningsleden van de Duitse mijnenveger.



hmm: Néén dat zijn nog géén vrouwelijke STANAVFORCHAN-bemanningsleden...





De vier mijnenvegers van STANAVFORCHAN.

## RESERVE OFFICIEREN OFFICIERS DE RESERVE

### WEST-VLAANDEREN

Zaterdag 29 september 1973. Een « event » voor de Westvlaamse kring der RO-ZM ; die op deze winderige herfsttag zijn IVde internationale schietcompetitie organiseerde.

Reeds vóór 8 uur 's morgens heerste een ongewone drukte in de Marinekazerne Bootsman Jonsen te Oostende. Van heinde en ver waren immers meer dan 50 reserve-officieren van de drie krijgsmachten opgedaagd voor het betwisten van deze wedstrijd. Negen Belgische kringen hadden de uitnodiging van de inrichters beantwoord. Wij citeren : de NVRO-kringen van Limburg, Brugge, Kortrijk, het Waasland en de Westhoek, de schuttersploegen van de Luchtmacht, de Zeemacht-Comservost, de ANOSR-NVRHO en de RO-ZM uit West-Vlaanderen. Bovendien was de deelneming van drie

buitenlandse kringen vol belangstelling. Het waren de UNOR van Duinkerke, de ACORAM uit Rijsel en de AKRO-MARINE van Mainz-Darmstadt.

Aan voorzitter Rogie kwam de eer toe schutters en personaliteiten welkom te heten op de receptie die de organiserende kring hield in de officiersmess van de kazerne. Onder de Belgische eregasten herkendden wij Korpskommandant CPC Segaert die Commodore E. Poskin vertegenwoordigde, Majoor A. Arnalsteen van het Westvlaamse provinciekommando, CPF(R) J.L. Ludwig, nationaal voorzitter van de NVRHO en CPC(R) R. Bechet, nationaal voorzitter van de Vereniging der RO-ZM. Kolonel Derudder leidde de delegatie van de Franse genodigden, terwijl Fregatkapitein Aufermann aan het hoofd stond van de Westduitse afvaardiging.

Niet minder dan 50 prijzen werden na afloop van de competitie aan de laueraten overhandigd. Onder de hoofdprijzen vermelden wij de grote beker van de inrichtende kring, de ereprijzen van de provincies Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Limburg, de eregedenkenpenning van de Westvlaamse provinciegouverneur, de prijzen van Land-, Lucht- en Zeemacht alsook de ereprijzen van diverse Vlaamse steden. Citeren wij nog de prijzen van de Korpskommandant van Comservost en de Konsul van Frankrijk. Iedere deelnemer werd bovendien bedacht met een herinneringsplakket in keramiek, speciaal ontworpen voor deze gelegenheid.

En nu de uitslagen. 1LV Coppejans (ZM), Maj Darius (Brugge) en CNE Quarez (Duinkerke) werden respectievelijk overwinnaars in de competities met geweer, pistool en Thompson. Als grote eindoverwinnaar voor de drie wapens werd de Franse kapitein Quarez gevierd, terwijl de NVRO-ploeg van de Westhoek dit jaar het ploegklassement veroverde. De Westvlaamse RO waren zevende.

Zoals op andere jaren verliep de wedstrijd in een kameraadschappelijke sfeer. Vanzelfsprekend stonden de buitenlandse schutters fel in de kijker. Alle deelnemers spraken hun tevredenheid uit over het onthaal, de mooie prijzen en de perfecte organisatie verzekerd door de diensten van Korpskommandant CPC Segaert. Voor volgend jaar is de Westvlaamse kring zinnens nog meer buitenlandse kringen bij de competitie te betrekken teneinde deze een volwaardig internationaal karakter te geven.





**SCANDIAFLEX**  
**AFSLUITINGEN**  
**FERMETURES**

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN  
MOBIELE AFSLUITINGEN

- \* akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- \* vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- \* zonneblinden in gelakt aluminium
- \* vliegenramen in aluminium en fiberglas
- \* verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- \* oriënteerbare rolluiken in aluminium
- \* garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureel en Toonzaal :  
Juul Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — Tel. (03) 27.78.20

drukken is een zaak  
beter drukken is onze zaak

**Typo - Offset**

**drukkerij de vuurtoren**

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. 059 / 751.32

**United Bonded Stores Dealers n.v.**

**S.A.**  
**Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1**



## Maak het u gemakkelijk...

open een rekening bij de moderne en dynamische Kredietbank en laat uw bank voor u werken.



Uw ontvangsten komen vlot op uw rekening, uw betalingen geschieden eenvoudig en vlug, uw spaargelden zijn veilig geplaatst en groeien vanzelf aan en u vermijdt de risico's van brand, verlies of diefstal.



Bovendien geniet u de voordelen van het COMBI-SPAREN, namelijk de verzekerde en gemakkelijke toegang tot kredieten (betaalkrediet, gezins- of beroepskrediet, woningkrediet) tegen gunstvoorwaarden.



Aarzel niet !

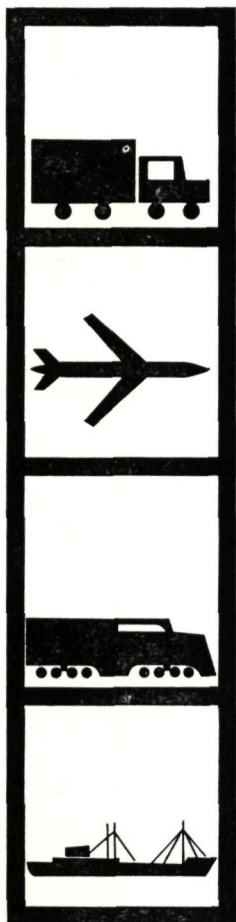
Loop even aan in één der 675 filialen van de moderne en dynamische



KREDIETBANK



**MORE THAN  
2,000 SHIPS  
FLY  
THE SHELL FLAG!**



More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some



**Belgian Shell-Brussels**

85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.

# BOELWERF

**N.V.**

**TEMSE**

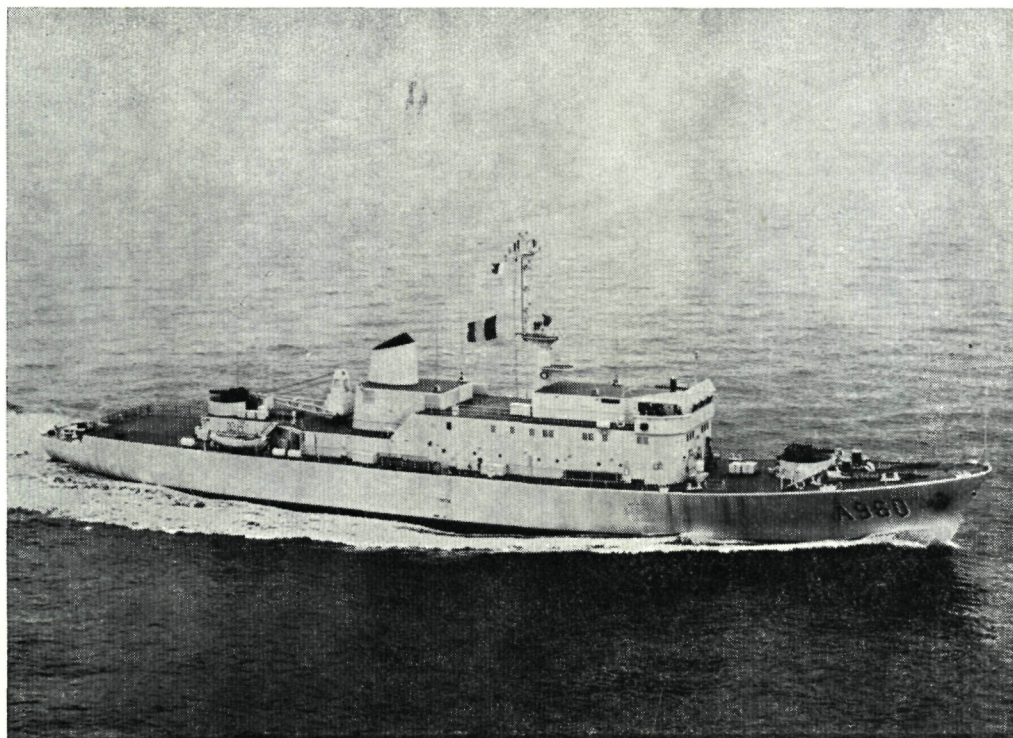
**S. A.**

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse

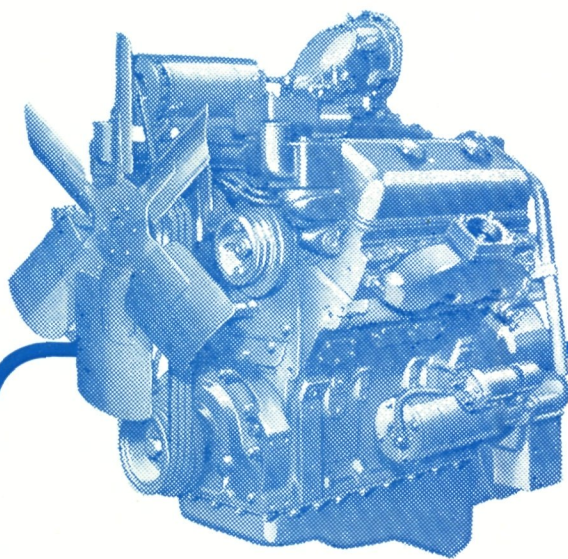


**Zeeschepen tot 90.000 ton**  
**Navires de mer jusque 90.000 tonnes**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-  
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers**

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du  
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers**





# PURE KRACHT

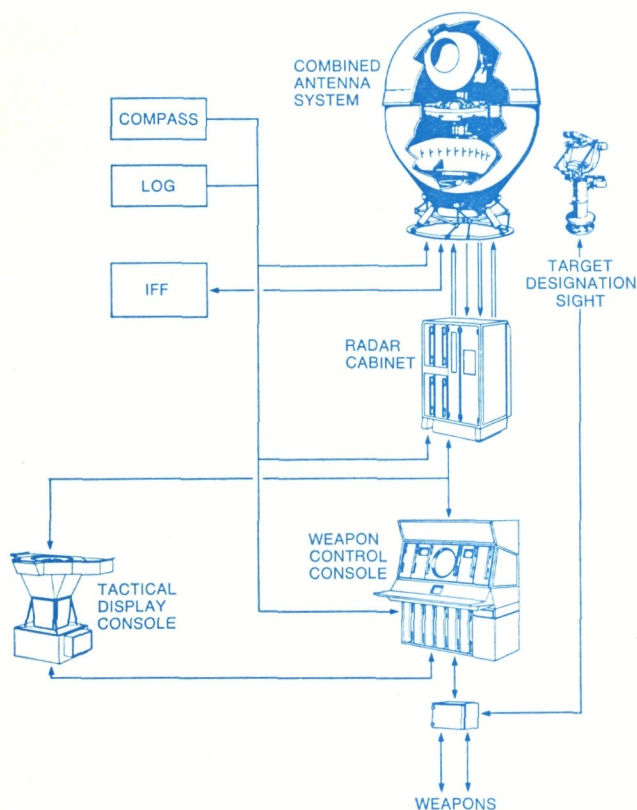
...gecombineerd met 'n snelle acceleratie !

Inderdaad de G.M. Detroit Diesel tweetakt motoren leveren 'n maximaal vermogen tegen 'n minimum eigengewicht. Ze zijn kompakt gebouwd, rationeel gekonstrueerd en dus uiterst betrouwbaar. De motoren hebben 'n lange levensduur en vragen minimale onderhoudskosten. Tel daar nog bij dat in een zelfde serie : de V6, V8, V12, V16, 4 en 6 cilinders-in-lijn motoren, de meeste onderdelen onderling omwisselbaar zijn. Daardoor zijn de onderdelen voor Detroit Diesel motoren lager geprijsd. Bovendien zijn ze overal verkrijgbaar. Konklusie; voor 'n diesel motor van 50 tot 3500 pk is een General Motors Diesel de beste keuze.



**Detroit Diesel Allison**

# Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

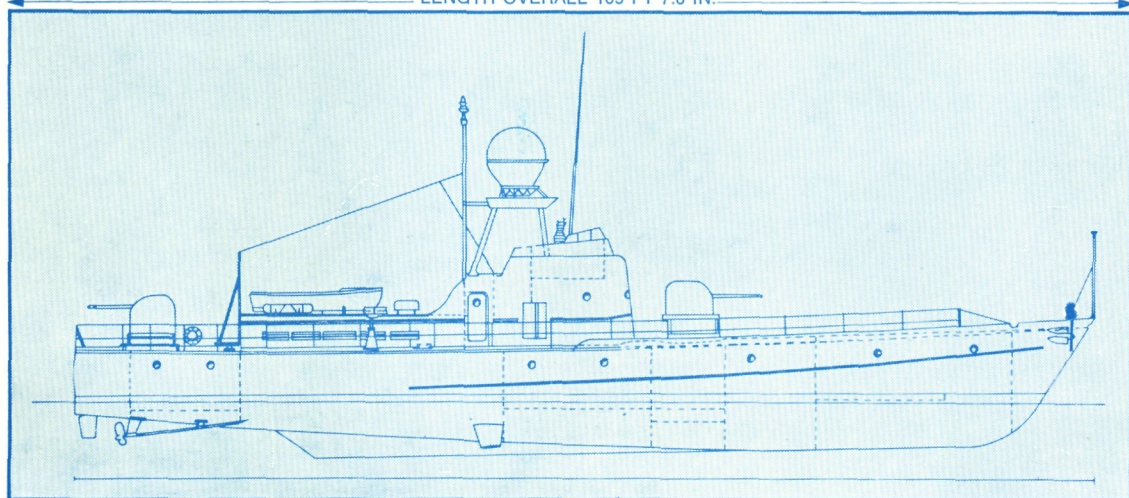
- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

Hollandse Signaalapparaten BV  
Hengelo. Radar-, vuurleidings-,  
„data-handling“- en luchtver-

**SIGNAAL** keersleidingssystemen.

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.

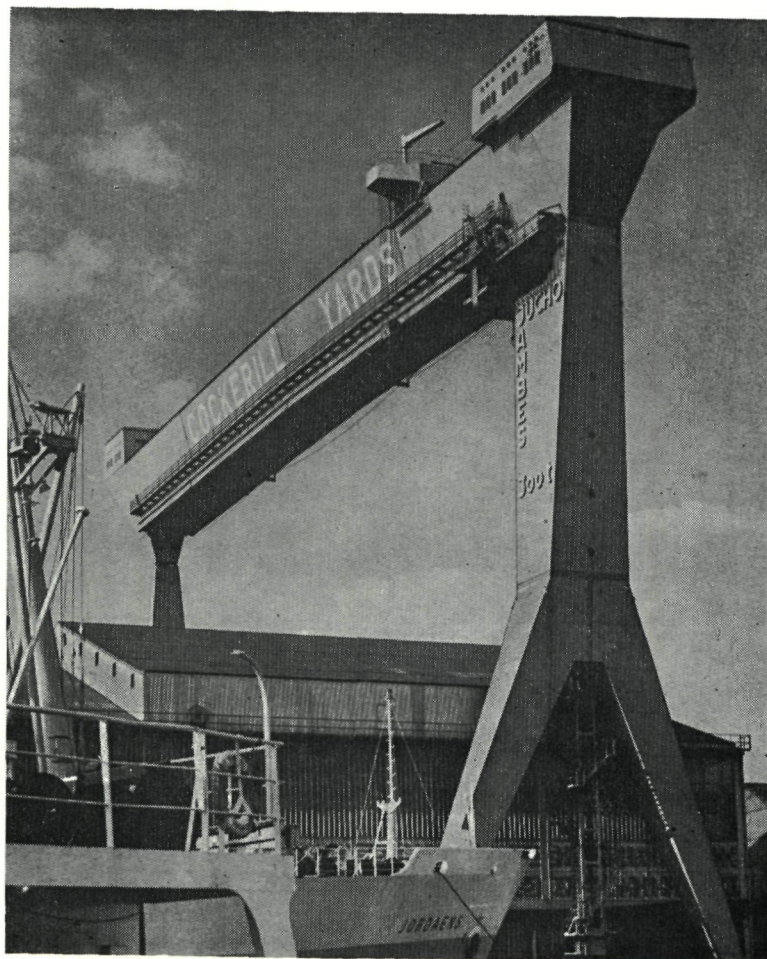




Bouwen - Ombouwen  
Herstellen - Dokken en  
Schepen - Alle Industriële  
Werken

tel. : 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



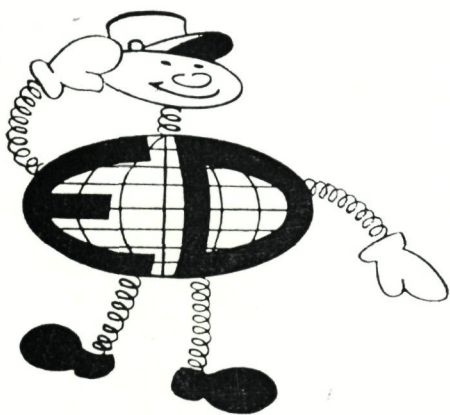
---

**n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN**

---

# EDMOND DEPAIRE

S.A.  
N.V.



02-26.98.20

uw vervoerder  
votre transporteur

havenlaan, 94 - avenue du port - BXL

ik ben tuk op **TUC**

A black and white photograph of two children in raincoats holding TUC cereal boxes under an umbrella. The child on the left is drinking from a TUC cereal box, while the child on the right is holding a TUC cereal box and looking up. The background is dark and rainy.

publiart/epad

**PAREIN**



# COMPAGNIE MARITIME BELGE ARMEMENT DEPPE

zoeken voor  
onmiddellijke  
indiensttreding

## **DEKOFFICIEREN**

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

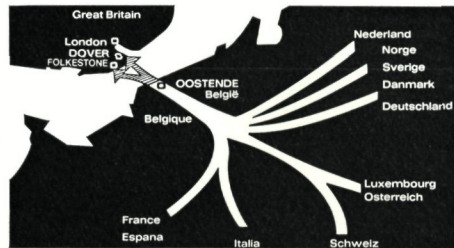
## **MACHINEOFFICIEREN**

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-  
boekje bij de Dienst Varend Personeel,  
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-  
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen  
tussen BELGIE en GROOT-BRITTANNIE

OOSTENDE - DOVER  
OOSTENDE - FOLKESTONE  
OOSTENDE - HARWICH



- Gedurende het ganze jaar, tenminste 5 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende en Dover.
  - Tussen Oostende en Folkestone minstens twee dagelijkse afvaarten in elke richting.
  - Tijdens de zomer tot 20 afvaarten per dag, in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
  - Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
  - Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:  
Reizigers zonder voertuig: dagexcursies shopping trips (36 u.), winter-weekends excursies en nachtreisbiljetten.
- Automobilisten: minitours en 36 u. excursies (GRATIS vervoer van de wagen).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
- Regie voor Maritiem Transport:  
Beliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65)  
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 776.01).

**n.v. BELIARD MURDOCH s.a.**

**SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW  
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES**

**Oostende**

**Antwerpen**

**n.v. INES-BELGIUM**

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

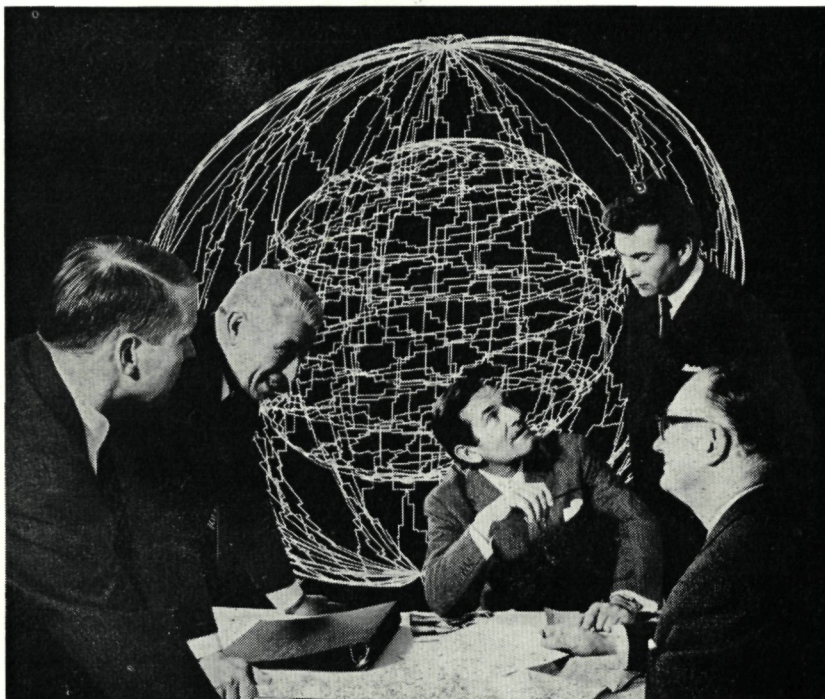
koningstraat 13

antwerpen

**BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE**



## Wanneer het om elektrotechniek gaat



U wilt rationaliseren, automatiseren, een nieuwe produktie starten? U zoekt vooruitstrevende techniek!

Technische vooruitgang is tevens internationaal. Daarom zijn we ook tegenwoordig in meer dan 100 landen en bieden U moderne techniek aan.

Overall in de wereld houdt Siemens zich te uwer beschikking om U in het domein van de electrotechniek en de elektronika met raadgevingen bij te staan, uw projecten in te studeren, uw installaties in te richten en te onderhouden.

Uw gesprekspartner bij Siemens kent uw bedrijf, analyseert uw probleem, projekteert naar maat, individueel, met uitbreidingsmogelijkheden en toekomstgericht.

Energieverzorging, kerntechniek, elektrische machines en apparatuur, telecommunicatietechniek, informatieverwerking, meet- en automatiseringstechniek, elektronische bouwelementen, medische techniek.

## raadpleeg eerst Siemens

# Sabena's onbezorgde vakanties

**Mexico - 10 dagen**  
**22.340 F \***

(Vertrek iedere zaterdag en dinsdag met de Sabena-Boeing)

Sabena biedt u de gelegenheid een boeiende vakantie door te brengen in Mexico, een ultra-moderne stad, die echter haar charmes uit de tijd van de conquistadores behouden heeft. Bovendien kunt u in de omgeving uitzonderlijke uitstapjes maken naar de enig mooie overblijfselen van de pre-columbiaanse beschaving.

In deze aanbieding voor een onbezorgde Sabena-vakantie zijn de vlieg-

tuigreis en het verblijf in een comfortabel hotel begrepen. De reis zelf gebeurt met de regelmatige lijnvlucht van Sabena naar Mexico.

Uw reisagentschap zal u alle gewenste inlichtingen bezorgen.

\* Transport en verblijfkosten inbegrepen. Deze prijs kan aan verandering onderhevig zijn. (G.I.T. 20)



